The President
I.L.W.A. Ltd.
Coimbatore. 1

# டிரைவர்

FEBRUARY 1965 50 காசு

தொழிலியல்-மாத இதழ்

ஆசிரியர்: முல்லை தங்கராசன்

P 20

இப்புதிய வாகனங்களின் புரோட்டோடைப்புகள் பூரணமாகப் பரிசோதிக்கப்பட்டு எல்லாவிதத்திலும் சிறந்தது என நிரூபிக்கப்பட்டவை.

**புதிய டிஎம்பியின் சிறப்பு அம்சங்கள் :**

**முன்னும் பின்னுமுள்ள எக்ஸ்ட்ரா ஹெவி டூட்டி ஆக்ஸில் அசெம்பிளிகள்—** அதிக பாரத்தை ஏற்றிச் செல்ல.

**புதிய ஸ்டியரிங் அசெம்பளி** யுனிவர்சல் ஜாய்ன்டுடன் பொருத்தப்பட்டுள்ளதால் ரோடு அதிர்ச்சிகள் பாதிக்காமல் சௌகரியமாக ஓட்ட வசதியாக இருக்கும்.

**ஹைபாய்டு கியர்கள்—** பற்சக்கரங்கள் நல்ல முறையில் இணைந்து, வாகனம் நீண்ட நாட்கள் தொல்லையின்றி வேலை செய்ய.

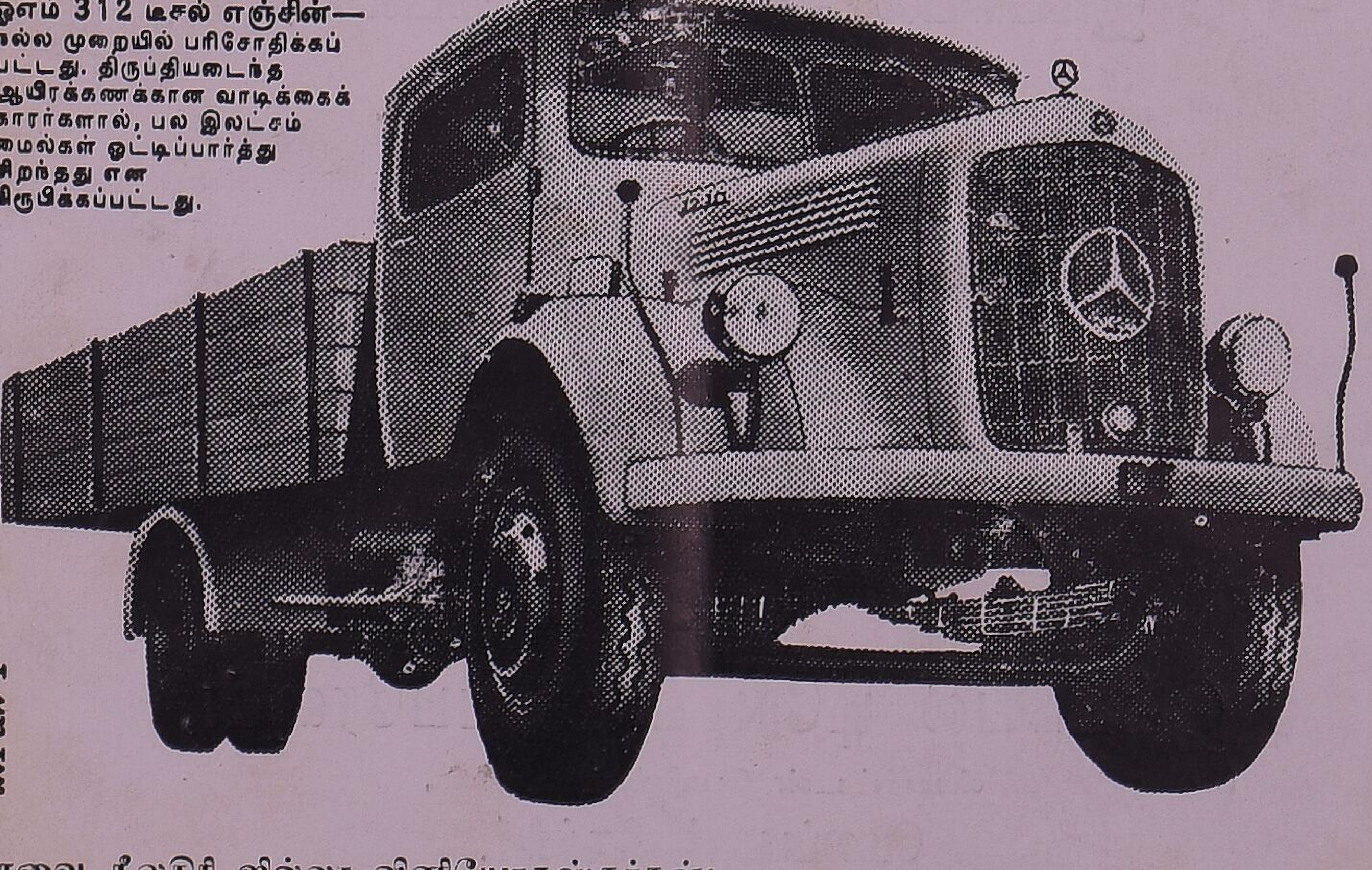
**பிற தொழில்நுணுக்க அம்சங்கள் :**

**புதிய ச்சாஸிஸ் பிரேம்** முறுக்கு உருக்காலான உயர்ந்த, விசேஷத்தரம் வாய்ந்தது

**முன்னும் பின்னுமுள்ள புதிய ஸ்பிரிங்குகள்—** அகலமானவை, அடர்த்தியானவை, பளுவானவை.

**ஓஎம் 312 டீசல் எஞ்சின்—** நல்ல முறையில் பரிசோதிக்கப் பட்டது. திருப்தியடைந்த ஆயிரக்கணக்கான வாடிக்கைக் காரர்களால், பல இலட்சம் மைல்கள் ஓட்டிப்பார்த்து சிறந்தது என நிரூபிக்கப்பட்டது.

**TATA**
**மெர்ஸிடஸ்-பென்ஸ்**



T. 4432-TAM

கோவை நீலகிரி ஜில்லா வினியோகஸ்தர்கள்:

## தி கவுண்டர் & கம்பெனி,

9/69, ஜெயில் ரோடு, :-: கோயமுத்தூர்-1.

Phone: 3377 (3 Lines) Post Box: 512. Grams: 'GOUNDER CO.'

THE IMPERIAL IA AUTOMOBILES

திருச்சியில்

# இம்பீரியல் ஸ்தாபனங்கள்

★

## இம்பீரியல் ஆட்டோமொபைல்ஸ்,

15, பட்டர்வர்த் ரோடு,

திருச்சி-2.

போன்: 2008.

★

## இம்பீரியல் டிரேட்ஸ்,

அம்கோ பேட்டரி டீலர்ஸ்,

திருச்சி-2.

★

## இம்பீரியல் டிரேடிங் கார்ப்பரேஷன்,

ஸ்பார்ட்டன் பெயிண்ட் டீலர்ஸ்,

மேலப்புதூர், திருச்சி-1.

போன்: 747.

Our Sincere
Congratulations
And Best Wishes
To

**M/s. Sakthi Sugars Limited**

On the Occasion of
the inauguration of their
Sugar Factory at Appakudal
on 19-3-65.

**Driver**

Leading Tamil Monthly
Automobile Magazine
87, Nethaji Road
POLLACHI.

Hearty Congratulations and
Best Wishes
on the occasion of the
Inauguration of

M/s. Sakthi Sugars Limited

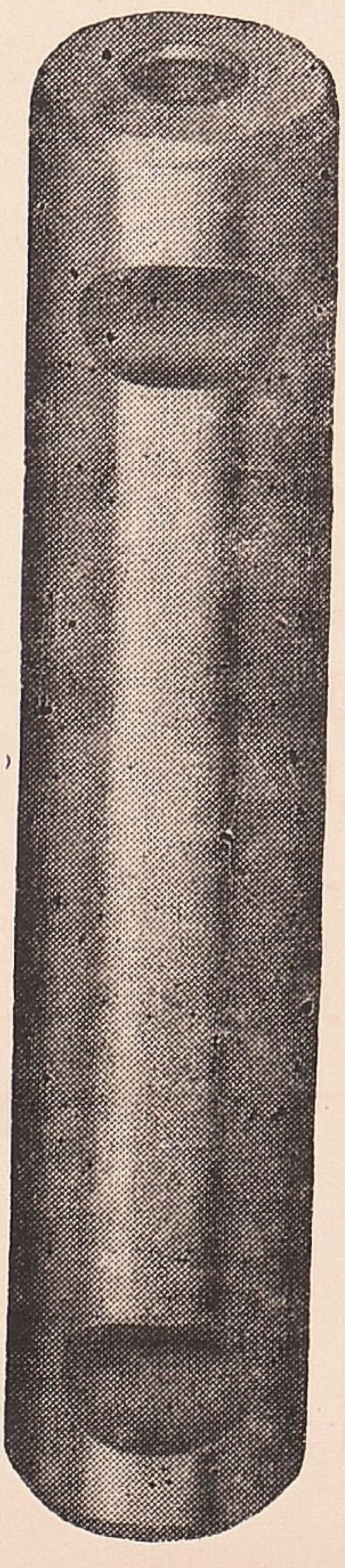
Appakudal on 19-3-1965.

Raju's Lorry Service
MARKET ROAD,
POLLACHI.

* உறுதிக்கும்
* நீடித்த உழைப்புக்கும்
* நம்பிக்கையானது

# எஸ் ஆர் எம் டி
# S R M T

## தயாரிப்புகளையே தேர்ந்தேடுங்கள்.



ஷாக்கில் பின்

டிரக்குகளுக்கும் பஸ்ஸுகளுக்கும்
தேவையான

கிங்பின் யூனிட்டுகள், கிங்பின்கள் & புஷ்களும்,
ஷாக்கில் போல்ட்டுகள் & பின்கள், கிளட்ச் &
பிரேக்பெடல்ஷாப்ட்கள் & புஷ்களும்,
ஹப் போல்டுகளும்.

பெர்க்கின்ஸ் டீசல் இன்ஜின்களுக்குத் தேவையான
கிராங்க் ஷாப்ட் ரியர் எண்டு கவர்கள், இன்ஜின்
பெட்டிங் போல்ட்கள், வாட்டர் பம்ப் ஷாப்ட்கள்
பம்ப் ட்ரைவ் 'ஷாப்டுகளும் & புஷெஸ்.

— தயாரிப்பாளர்கள் —

போன் : 60, 297 & 329 தந்தி : "GREEN"

## ஸ்ரீ ராமதாஸ் மோட்டார்
## டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட்,

**தபால் பெட்டி எண் 42,**
**காகி நாடா - 1. (ஆந்திர பிரதேசம்)**

— SWASTIK

87

# தேவி & கோ.,

## பொள்ளாச்சி.

எங்களிடம் கார், லாரிகளுக்கான துணை உறுப்புகள்
( sPare Parts ) பேட்டரி, டயர், ட்யூப்புகள்
நியாயமான விலைக்குக் கிடைக்கும்.

# தனுஸ்கோடி & கோ.,

கார், லாரி விற்பனை ஏஜண்டுகள்,

வெங்கிட்டரமணய்யர் வீதி, பொள்ளாச்சி.

ஹயர்பர்ச்சேஸ் விசாரணைகளும் கார், லாரி முதலிய தங்களின்
தேவைகளைப் பற்றிய எல்லாவிதமான விசாரணைகளையும்
வரவேற்கிறோம்

A. தனுஸ்கோடி
ஆட்டோ கன்ஸல்டண்ட்.

# அருணா ஆட்டோமோபைல்ஸ்,

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டீலர்ஸ்,

**177, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர்-1.**

லாரி, பஸ் மற்றும் கார்களுக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டயர், ட்யூப், பேட்டரி முதலிய தங்களின் தேவைகளுக்கு எங்களை அணுகுங்கள்.

உங்களுக்குத் திருப்தி ஏற்படும் வண்ணம் நியாயமான விலைக்கு கிடைக்கும். வருகை தருமாறு அன்புடன் வேண்டுகிறோம்.

Sole Proprietor :

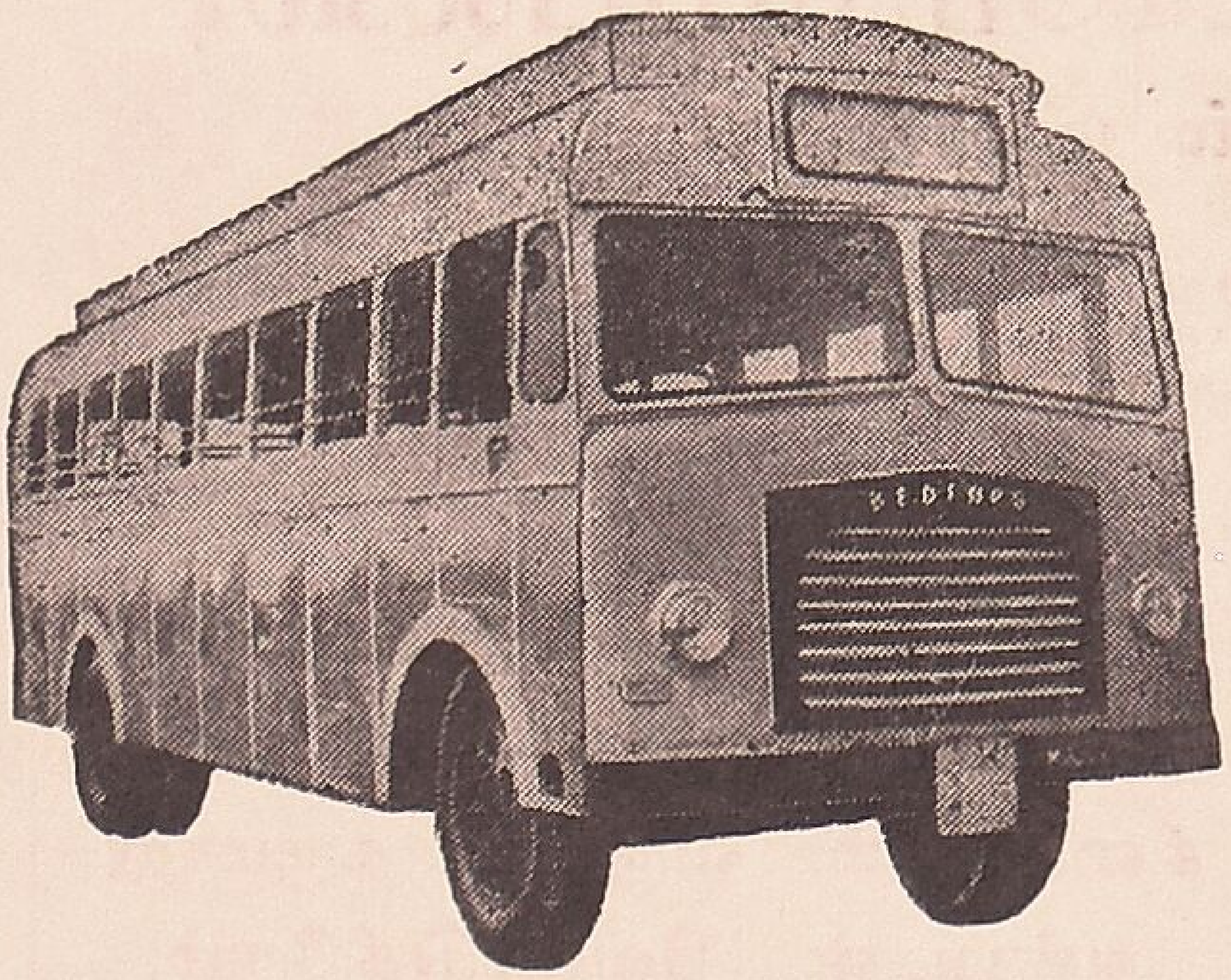
☎5872 **P. A. KARTHIKEYAN.**

**OUR SISTER CONCERN:**

*Vijaya Auto Garage,*

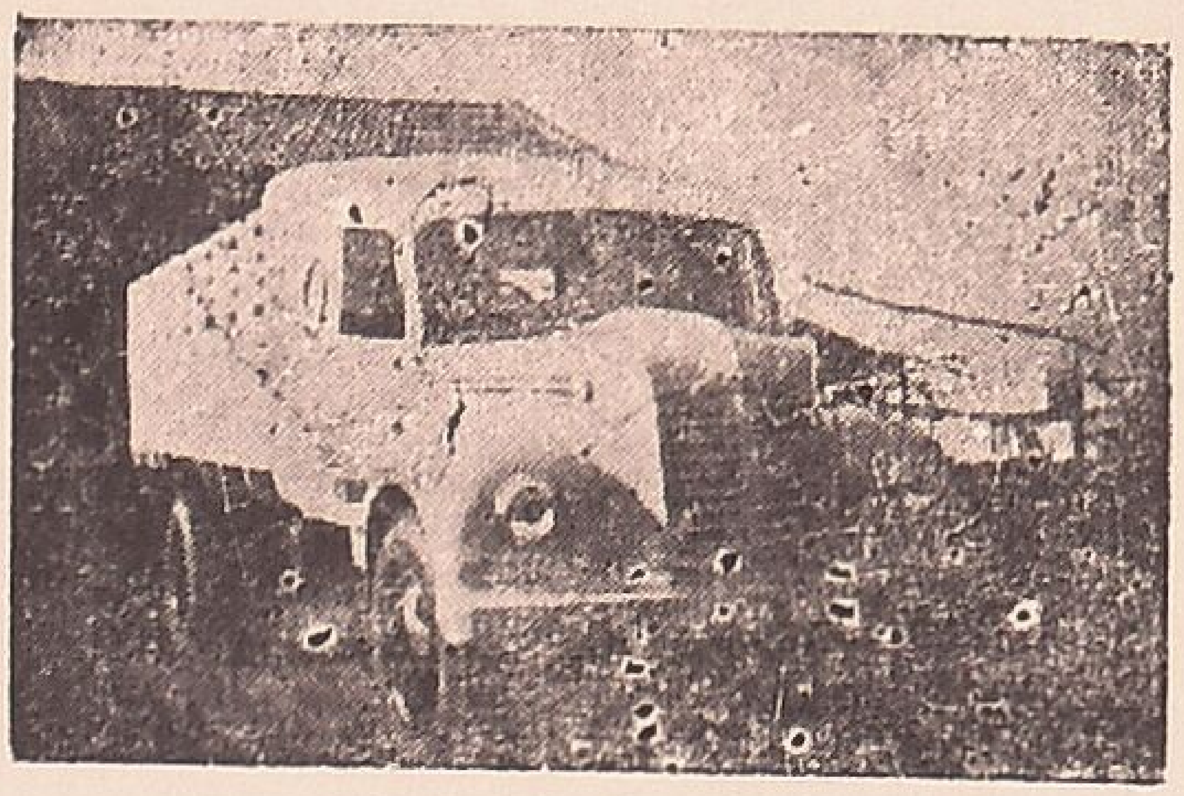
**85, Subramanyam Road,**

**R. S. Puram, COIMBATORE.**



**One minute** to know and one minute to think and then it is for you to consult us for all your needs of Buses, Lorries or Vans

**True merrit** lies in anything that is genuine strong and worthy Veterans are our workers who can build Strong but Light bodies for Buses or Lorries of all chasis



**Seasoned wood** for the bodies which would last for many years and Alluminium sheets would make you proud of your Possession.

**Latest Models** on Moderate charges!
Prompt delivery assured!!
We are always at your service!!!

# T. V. SUNDARAM & COMPANY,

**METTUPALAYAM ROAD, : : COIMBATORE-11.**

**Phone : 5907**

# டிரைவர்

## தொழிலியல் மாத இதழ்

ஆண்டு 3 | பிப்ரவரி 1965 | பயணம் 2

சென்னை ராஜ்ய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்,
ரிஜிஸ்டர் நெ. 53/56. போன்: 34759
( 104, வரதா முத்தியப்பன் தெரு, ஜி டி. சென்னை )
தமிழ்நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம்,
( 50, தாதா முத்தியப்பன் தெரு, சென்னை, போன் : 23590 )
ஆகியவைகளின் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ள வெளியீடு.

ஆசிரியர் பகுதி

இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு

டயர் பராமரிப்பு

ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் பிராடக்ஸ் ஆப் இந்தியா லிமிடெட்

ரஸ்தா சிக்னல்கள் நாடு முழுவதும் ஒரே மாதிரியாக இருக்கவேண்டியது அவசியம்

யாரும் நம்பவில்லை !

ரஸ்தா போக்குவரத்துத் துறை அபிவிருத்தியில் ஏற்றத் தாழ்வுகள்

குடந்தை லாரி போக்குவரத்து ஊழியர்களின் கோரிக்கைகள்

மோட்டார் தொழிலாளர் சட்டம் அமுலாவதில் தாமதம்

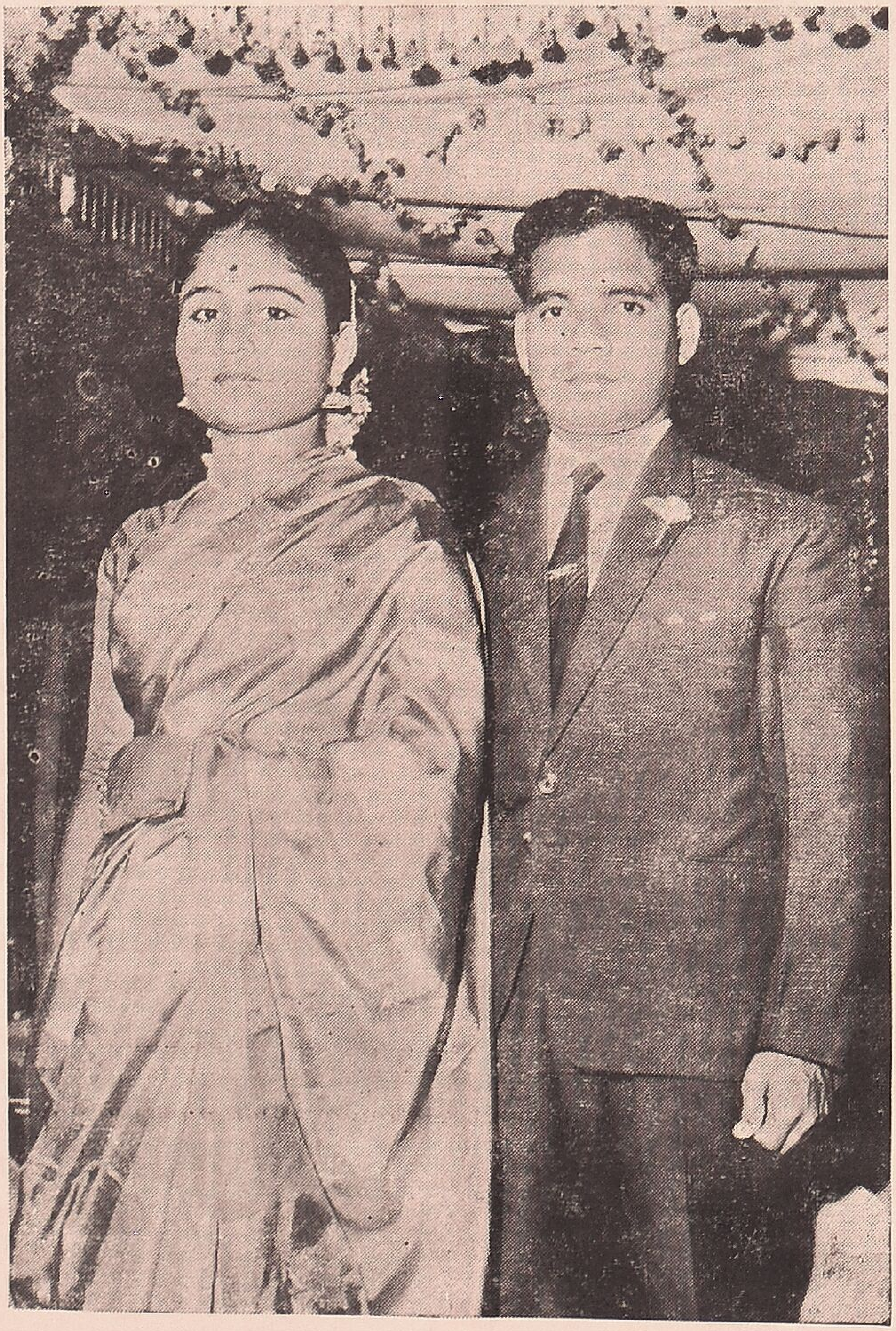
**DRIVER**
**( TAMIL MONTHLY AUTOMOBILE MAGAZINE )**
**87, NETHAJI ROAD,**
**POLLACHI.**

*The Official Organ of :*

The Tamilnad Lorry Owners' Federation & The Madrs State Lorry Owners' Association

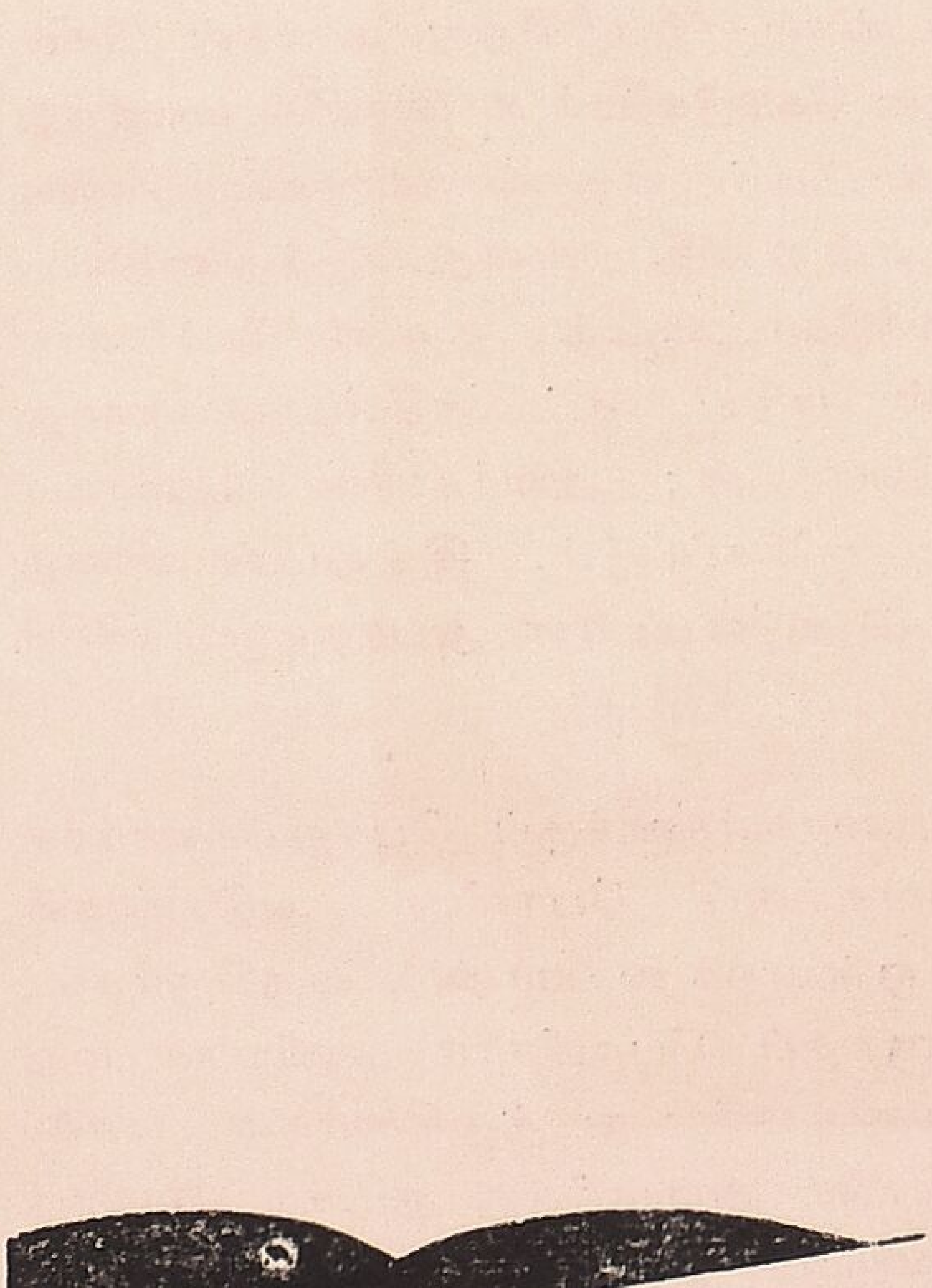
"டிரைவர்" இதழில் வெளியிடப்படும் கதை, கட்டுரைகளில் காணப்படும் கருத்துக்கட்கு அவற்றை எழுதிய ஆசிரியர்களே பொறுப்புடையவர்கள்.

# வாழ்க மணமக்கள் !



**ருக்மணி – காளிமுத்து**

தொழிலதிபர் திரு. நா. மகாலிங்கம் அவர்களின் மைத்துனர், செல்வன்: காளிமுத்து, காலம் சென்ற என். ராமசாமி கவுண்டர் புதல்வி, செல்வி: ருக்மணி ஆகியோர் திருமணம் அண்மையில் பொள்ளாச்சி சண்முகானந்தா மில்ஸ் கட்டிடத்தில் சிறப்பாக நிகழ்ந்தது. மண விழாவிற்கு பல துறைப் பிரமுகர்களும் வருகை தந்து விழாவினைச் சிறப்பித்தார்கள்.




கோவை நகரத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் ஆட்டோரிக்ஷாக்களில் பயணம் செய்பவர்கள் அடிக்கடி ஆட்டோரிக்ஷா டிரைவர்களிடம் சச்சரவு செய்து கொள்ள வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. இரு சாரருக்கும் இடையே பயணம் செய்த தூரத்திற்கான கட்டணத்தைப்பற்றி எழும் சர்ச்சைகளே இவற்றிற்குக் காரணம். கடந்த தூரத்திற்குரிய கட்டணத்தைக் குறிப்பிட்டுக்காட்டும் மீட்டர் இல்லை என்பது ஒரு புறமிருக்க, மீட்டர் இல்லை என்பதற்காக பிரயாணிகளுக்கு டிரைவர்கள் அளிக்கும் தொல்லைகள் அனந்தம்.

சென்னையிலுள்ள ஆட்டோ–ரிக்ஷாக்கள் அனைத்திலும் மீட்டர் வைக்கப்பட்டுள்ளது. அதனால் அங்கு ஆட்டோ-ரிக்ஷா டிரைவருக்கும் அதில் பிரயாணம் செய்பவருக்கும் அதிகமான பேச்சு வார்த்தையோ, வாக்குவாதமோ, சிக்கலோ இல்லாது போய் விடுகிறது ஆட்டோ–ரிக்ஷாவில் பிரயாணம் செய்பவர் போகுமிடத்தைக் கூறியதும் ஆட்டோ–ரிக்ஷா அங்கு போய் நிற்கிறது. பிரயாணி மீட்டரைப் பார்க்கிறார். மீட்டர் காட்டும் தொகையைக் கொடுத்து விட்டு இறங்கிப் போய்விடுகிறார். அதனால் இதில் எவ்விதச்சிக்கலோ, வாக்குவாதமோ ஏற்பட வழியே இல்லை.

ஆனால், கோவை மாநகரிலுள்ள ஆட்டோ–ரிக்ஷாக்களில் மீட்டர் பொருத்தப்படாதலால், செல்ல வேண்டிய இடத்தை அடைந்ததும், எவ்வளவு பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்று பிரயாணி கேட்கிறார்.

டிரைவர் ஒரு தொகையைச் சொல்கிறர். அது பிரயாணிக்குத் திருப்தியில்லை என்ருலோ அல்லது அவர் கொடுக்க விரும்பும் தொகை டிரைவருக்கு திருப்திகரமாக இல்லையென்ருலோ வாக்குவாதம், சர்ச்சை, பிடிவாதம் இத்தியாதி அசம்பாவிதங்களெல்லாம் ஏற்பட்டு சிற்சில சமயங்களில் அது விரும்பத்தகாத நிகழ்ச்சியிலும் கொண்டுபோய் விட்டு விடுகிறது.

கோவை மாநகரில் அன்ருடம் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகளில் ஒன்ருக இடம் பெற்று விட்ட இந்த வருந்தத்தக்க நிகழ்ச்சியால் போக்குவரத்திற்கு இடையூறும் பொது மக்களுக்கு இடைஞ்சலும் ஏற்பட்டு வருகிறது. இது உடனே தவிர்க்கப்படவேண்டும்.

எனவே, இது விஷயத்தை உடன் கவனித்து ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் மீட்டர்களைப் பொருத்துவதற்கு ஆவன செய்யுமாறு சம்மந்தப்பட்ட அதிகாரிகளைக் கேட்டுக் கொள்கிறேம். ★

---

## காரோட்டிகளுக்கு மனேதத்துவ வகுப்பு

### விபத்துக்களைத் தவிர்க்க புதிய முறை

மேற்கு ஜெர்மனியில் சாலை விபத்துக்கள் அபரிமிதமாக பெருகி இருக்கின்றன. சென்ற ஓராண்டில் மட்டும் 16,000 பேர் சாலை விபத்துக்களில் மாண்டிருக்கிறர்கள். சாலை விதி முறைகளைக் காரோட்டிகள் சரியாக அனுசரிக்காததால் பெரும்பாலான விபத்துக்கள் ஏற்படுவதாகப் போலீஸ் அதிகாரிகள் கருதுகிறர்கள். போக்குவரத்து விதிகளை எவ்வளவு கடுமையாக்கினலும் விபத்துக்கள் குறையும் வழியைக் காணேம். இதனல், போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் டிரைவர்களுக்குச் சிறை தண்டனை விதிக்கும் புதிய சட்டம் ஒன்றை மேற்கு ஜெர்மன் பாராளுமன்றம் சமீபத்தில் நிறைவேற்றியுள்ளது.

**சிறை தண்டனை !**

ஜெர்மன் நெடுஞ்சாலைகளில் மாலை வேளைகளில் வாகனப் போக்குவரத்து மிக அதிகமாக இருக்கின்றன. இரு திசைகளிலும் நூற்றுக் கணக்கான கார்கள் மணிக்கு 80 மைலுக்குக் குறையாத வேகத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்தச்சமயங்களில் சில பொறுப்பற்ற டிரைவர்கள் காரைக் கண்டபடி ஓட்டுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. போக்குவரத்துக்கும் தடங்கல் ஏற்படுகிறது. கார்கள் செல்லுவதற்கான கோடுகளைச் சாலைகளில் வரைந்து அந்தக் கோட்டிற்குள்தான் கார்கள் செல்ல வேண்டும் என்ற விதி உள்ளது. இந்த விதியை மீறி எல்லைக்கோட்டைத் தாண்டும் கார் டிரைவர்கள் புதிய சட்டத்தின்படி கைது செய்யப்படுவார்கள்; அவர்களின் டிரைவர் லைசென்ஸ் பறிக்கப்படும். இத்துடன் சிறை தண்டனையும் கடுமையான அபராதமும் விதிக்கப்படும்.

கார் டிரைவர்களுக்குப் பொறுப்புணர்ச்சி ஏற்படுத்துவதற்குப் போலீஸ் அதிகாரிகள் புதுமுறை ஒன்றைக் கையாண்டு வருகிறர்கள். டிரைவர்களுக்குப் போலீசார் தனியாக மறு பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்துகிறர்கள். சாலை ஒழுங்குவிதிகளை அனுசரித்து நடக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்தும், பொறுப்பற்ற முறையில் காரோட்டுவதால் பாதசாரிகளின் உயிர்களுக்கு ஏற்படும் ஆபத்து பற்றியும் இந்த வகுப்புகளில் மனேதத்துவ முறைப்படி போலீஸ் அதிகாரிகள் கற்பிக்கிறர்கள். இதன் மூலம் டிரைவர்களை ஒருவித ஒழுங்குமுறைக்குக் கொண்டுவரமுடியும் என எதிர்பார்க்கிறர்கள்.

(யூ. பி. எஸ்.)

# மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பர்மிட் தாராளமாக வழங்கப்படும்

**– சட்ட மன்றத்தில் தொழிலமைச்சர்**

---

தொழிலமைச்சர் திரு ஆர். வெங்கட்ராமன் அசெம்பிளியில் மோட்டார் வாகனச் சட்ட நிர்வாக மானிய கோரிக்கை விவாதத்திற்குப் பதில் அளித்துப் பேசுகையில் அவர் கூறியதாவது :— லாரி டாக்ஸி ஓட்டுவதற்குப் பர்மீட் கோரினுல் தாராளமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. பர்மிட் கொடுப்பதைக்கூட எடுத்துவிடலாமா என்று கூட யோசித்தேன். ஆனுல், அதில் யார் வரி கொடுத்தார்கள்? எவ்வளவு லாரிகள், டாக்சிகள் ஓடுகின்றன? என்ற விவரம் தெரியாமல் போகும். ஆகையால்தான் யார் கேட்டாலும் பர்மிட் கொடுத்துவிட ஏற்பாடு செய்திருக்கிறேம். சர்க்காருக்குக் கொடுக்க வேண்டிய வரியைக் கொடுத்துவிட வேண்டும். அவ்வளவுதான். பர்மிட் கொடுப்பதில் அரசாங்கம் இப்பொழுது அதிகாரம் ஒன்றையும் வைத்துக் கொள்ளவில்லை. எந்த ரூட் வேண்டும். எப்படி இருக்க வேண்டும் என்ற அதிகாரம் கலெக்டருக்கு இருக்கிறது சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் யாருக்காவது சலுகை கொடுக்க வேண்டுமென்றுலும் கொடுக்க முடியாது. சலுகை கொடுக்குமாறு யாருக்கும் உத்திரவிட முடியாது. அவரவருக்குள்ள யோக்கியதாம்ச அடிப்படையில்தான் ரூட்களைப் பெற முடியும்.

ரூட் மாறுதல் செய்ய வேண்டுமானுல் 15 மைலுக்குமேல் கொடுக்க முடியாது. அதற்குச் சட்டமே இருக்கிறது. புதிதாக ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை.

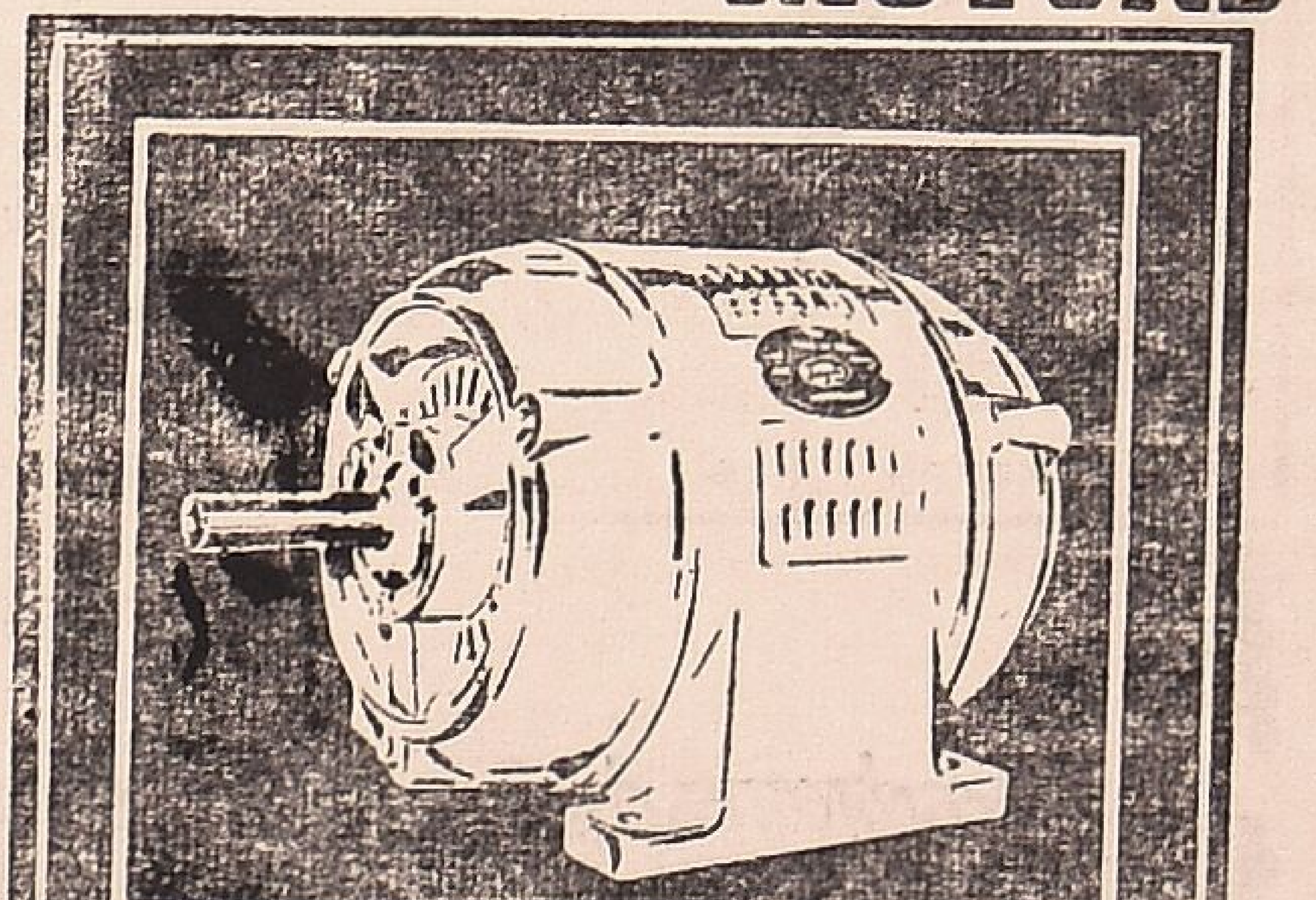
இரவில் லாரிகளை ஓட்டுவதற்குத் தடை செய்யமுடியாது. அது வர்த்தகத்தைப் பாதிக்கும். ஆனுல், இரவில் லாரிகள் ஓடுமானுல் இரண்டு டிரைவர்கள் இருப்பது நலம்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகள் சரியாக இல்லை என்பதை ஒப்புக்கொள்ள வேண்டியதுதான். ஸ்தல ஸ்தாபனங்கள் இதில் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

மோட்டார்களால் விபத்து ஏற்படுவது பற்றிக் குறிப்பிடப் பட்டது. மோட்டார்கள் அதிகரித்திருப்பதைப் பார்த்தால் விபத்து குறைவு ஆனுல், இது பற்றி நாம் சந்தோஷமடையவில்லை. விபத்துக்கள் இல்லாமல் இருக்க வேண்டும். அதுதான் லட்சியம் லாரி டிரைவர்களுக்குப் பயிற்சிப் பள்ளிக்கூடம் அமைக்கலாம் என்று கூறப்பட்டது. இதுபற்றி நான் பரிசீலிக்


3 PHASE and SINGLE PHASE

MOTORS



PHONE: 62

Manufactured by:

BHARAT MILLS

POLLACHI, COIMBATORE DISTRICT, S. INDIA.

கிறேன். தொழில் நுணுக்கப் பள்ளிக்கூடங்களில் ஏதாவது வசதி செய்ய முடியுமா என்று கவனிக்கிறேன். ஆனால், இதற்கு இப்பொழுதுள்ள டிரைவர்கள் எதிர்ப்புத் தெரிவிக்கலாம். புதிதாக வரக்கூடியவர்களுக்காவது இந்த பயிற்சி கொடுக்கலாம். இதையெல்லாம் பரிசீலிக்கலாம்.

வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் பஸ்களில் பீடி பிடிப்பதாகச் சொல்லப்பட்டது. அந்த ஜில்லாவில்தான் பீடி உற்பத்தி அதிகம் ஏதோ சொந்தச் சரக்கு என்று அங்கு இருக்கிறதோ என்னவோ! (சிரிப்பு) ஆயினும் இதுவும் கவனிக்கப்படும்.

பஸ்களை, டாக்ஸிகளை தேசியமயமாக்குவதுபற்றிச் சொல்லப்பட்டது. தேசியமயமாக்குவதில் அவ்விதம் செய்த சொத்து நம்முடைய சொத்து; அதைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் மக்களிடையே ஏற்பட வேண்டும். இல்லாவிடில் நஷ்டம்தான் வரும். இப்பொழுதுள்ள நிலைமையில் பெரிய, நீள ரூட்டுகளில் சர்க்கார் பஸ்களை விடுவது, இது போன்ற நிலைமைதான் இருக்கிறது. இதுதான் நமது ராஜ்ய நிலைமைக்கு ஏற்றது. டூரிஸ்ட், அதிக ஜன நெருக்கமுள்ள ஊர்களில் மீட்டர்களை டாக்ஸிகளில் வைக்க வேண்டுமென்று அரசரங்கம் கூறியிருக்கிறது. அதன்படிதான் நடக்கிறது.

வெட்டுப் பிரேரணை நிராகரிக்கப்பட்டு அசல் மான்யம் அனுமதிக்கப்பட்டது.

## விவாதம்

மோட்டார் வாகனச் சட்ட நிர்வாக இலாகாவிற்கு ரூ. 18.27,200 மான்யம் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் திரு ஆர். வெங்கட்ராமன் இன்று அசெம்பிளியில் பிரேரித்தார்.

**திரு. கோதண்டராம பாகவதர் (காங்)**

பஸ், லாரிகள் அதிக வேகமாக ஓட்டப்படுவதை கண்டு பிடிப்பதற்குவேண்டிய

சாதனத்தை அவற்றில் பொருத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கூறினர். டிரைவிங் ஸ்கூல் வைத்து நடத்துபவர்கள் தக்க யோக்ய தாம்சங்கள், தகுதியுடையவர்களாய் இருக்க வேண்டுமென்றும் வேலூரில் நல்லதொரு பஸ் ஸ்டாண்டு அமைக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொண்டார்.

### திரு. நஞ்சுண்டராவ் (காங்)

பஸ்ரூட் மாறுதல் கோரினல் அதை அனுமதிக்கநீண்டகாலம்ஆவதாயும்;இதைகவனித்து துரிதமாகப் பைசல் செய்யவேண்டுமென்றும் கூறினர். முனிசிபல் பஸ் ஸ்டாண்டுகளைச் சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ள அரசாங்கம் உத்தரவு பிறப்பிக்கவேண்டுமென்றும் அவர் கோரினர்.

### திரு. எம். கமலநாதன் (தி. மு. க)

பஸ் தொழிலாளர் ஒன்று சேர்ந்து கூட்டுறவுமுறையில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்த முன் வந்தால் முன் பாத்தியத்தை கொடுத்து சலுகை கட்டலாமென்று கூறினர். லாரிகளால் அதிக விபத்துகள் ஏற்படுவதாயும், இதற்கான காரணங்களை ஆராய வேண்டுமென்றும், லாரி டிரைவர்களுக்குப் பயிற்சிப் பள்ளிக் கூடம் நடத்தலாமென்றும் அவர் கூறினர். பஸ் பர்மிட்வழங்குவதில் ஒழுங்கான விதிமுறைகள் இருக்க வேண்டுமென்று அவர் வற்புறுத்தினர்.

### திரு. எல்லம்ம நாயுடு (காங்)

பொது மக்கள் சௌகரியத்தைக் கருதி பஸ் வசதியை அதிகரிக்க வேண்டுமென்றும், பஸ் ரூட்களுக்கான அனுமதி துரிதமாக வழங்கப்பட வேண்டுமென்றும், அரசாங்க பஸ்கள் ஓடும் மார்க்கங்களிலும் தனியாருக்கு பர்மிட் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் கூறினர்.

## டாக்ஸியை சர்க்கார் நடத்தவேண்டும்

### திரு. எம் எஸ். மணி. (தி. மு. க)

அமைச்சர் திரு. வெங்கட்ராமன் பெரிய பஸ் முதலாளியாக இருக்கிறர். ஆனல் அவர் தொழிலாளர் தலைவராக இருந்தவர். அதன் பின் முதலாளியாகியிருக்கிறர். ஆகையால் இவர் தொழிலாளிகளுக்குப் பாதகமாகப் போக மாட்டார் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது என்றர். பாலங்களை அகலப்படுத்தினல் விபத்துக்கள் குறையும். பஸ் பர்மிட் மாற்றலாகாது. திடீரென்று மாற்றம் செய்யப்படுவதால் தொழிலாளர் நலனும்பாதிக்கப்படுகிறது. இதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்றும் அவர் சொன்னர். லாரிகள் இன்ஷ்யூர் செய்யப்படுவதால் ஏதாவது விபத்து நடந்தால் நஷ்டஈடு பெற வசதி இருப்பதாயும். இதுபோல் அதில் வேலை செய்த தொழிலாளருக்கும் இன்ஷ்யூரன்ஸ் வசதி இருக்க வேண்டுமென்றும், டாக்ஸியை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்றும் அவர் யோசனை கூறினர்.

### திரு. ஜே. மாதா கௌடர் (காங்)

சில ரூட்களுக்கு அனுமதி கொடுத்தபோதிலும் பிறகு அந்த ரூட்கள் கட்டுப்படியாகாமல் இருப்பது தெரிவதாயும், அத்தகைய ரூட்டுகளை மாற்றிக்கொடுக்கவேண்டுமென்று கோரினல் அது கிடைப்பதில்லை என்றும் இந்த முறை சரியல்லவென்றும் கூறினர். ரோட் போக்குவரத்து போர்டில் உத்தியோக சார்பற்றவர்


எல்லாவிதமான கார் வேலைகளையும்
சிறந்த முறையில் செய்துகொடுக்கப்படும்

கலைமகள் மோட்டார் ஒர்க்ஸ்

ராஜா மில் ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

களும் இருக்க வேண்டுமென்றும் கூறினார். சென்னையில் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களையும், சாதாரண ரிக்ஷாக்களையும் ஒழிக்க வேண்டுமென்றும் அவர் தெரிவித்தார்.

### திரு பி. யு. ஷண்முகம் (தி. மு. க.)

இந்த இலாகாவில் மிகக் குறைவான ஊழியர்கள் பணி புரிகிறார்கள். இதனால்தான் ஓவர்லோட், விபத்து, வரி ஏமாற்றம் போன்ற குறைகள் காணப்படுகின்றன. மோட்டார் வண்டிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களைக் கட்டாயம் அதிகப்படுத்தவேண்டும். மாநில முழுவதிலும் 10 சத விகிதமாவது பஸ் வசதி அதிகரிக்க வேண்டுமென்று சென்ற ஆண்டிலேயே அமைச்சர் சொன்னார். ஆனால், அவ்விதம் ஏற்படவில்லை. இதை கவனிக்க வேண்டும். பஸ் போக்குவரத்து வேகத்தை அதிகரித்து காலத்தைக் குறைக்க வேண்டும். லாரிகள் மிக அதிகவேகத்தில் போவதைத் தடுப்பதற்காக "டாக்கோமீடர்" அமைக்க வேண்டும். சர்க்கார் முத்திரை இல்லாமல் பஸ் டிக்கட் கொடுக்கலாகாது என்று செய்ய வேண்டும் சென்னையிலும் தமிழ் நாட்டிலும் டாக்ஸி எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க வேண்டும் என்று கூறினார். பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டும். அவ்விதம் செய்யாதிருப்பது நாட்டிற்கு நல்லதல்ல. அரசாங்கத்துக்கும் நல்லதல்ல. நான் காவது திட்டத்தில் இன்னும் அதிக வரி விதிப்பதை இதன் மூலம் தவிர்க்கலாம் என்றும் அவர் கூறினார்.

### திருமதி டி. என். அனந்த நாயகி (காங்)

பேசுகையில் ஒன்று அல்லது இரண்டு பஸ், லாரி வைத்திருப்பவர்கள் அதிக வரி காரணமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் லாபகரமாக நடத்த முடியாததால் பெரிய முதலாளிகளுக்கு விற்றுவிடும் இந்த நிலை சிறு-மீனைப் பெருமீன் விழுங்குவதுபோல் இருக்கிறது என்று கூறினார்.

---

## உப-மண்டலக் கமிட்டிகள்

தென்னகத்தில் ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ-க்குத் தொடர்ந்து கிடைத்துவரும் அரவணைக்க ஆதரவை யொட்டி, ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ-யின் சென்னைக் கிளை கேரளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களில் உப-மண்டலக் கமிட்டிகளை அமைத்துள்ளது. அனுபவமும், ஆற்றலும், செல்வாக்கும் மிக்கவர்களை அங்கத்தினர்களைக்கொண்ட இக்கமிட்டிகள் உற்சாகத்துடனும், திறமையுடனும் பணி புரிந்து அந்தந்தப் பிராந்தியங்களில் எழும் பிரச்னைகளைத் தீர்த்து வைக்க உதவிபுரியும்.

### கேரளா (எர்ணாகுளம்)

சேர்மன்: திரு M. S. பாஸ்கரன் நாயர் (யூனியன் ஆட்டோமொபைல்ஸ்)
உதவி சேர்மன்: திரு. M. கிருஷ்ணமூர்த்தி (T. V. S.)
கௌரவ காரியதரிசி: திரு. C. P. வர்கீஸ் (கால்டெக்ஸ் (இந்தியா) லிமிடெட்)
அங்கத்தினர்கள்: திரு. C. S. பத்மனாப ஐயர் (C. E. கொச்சின் போர்ட்டிரஸ்ட்)
திரு. S. P. ராவ் (நவ கேரளா எண்டர்பிரைஸஸ்)
திரு. P I. டேவிட் (மரைக்கர் மோட்டார்ஸ்)
திரு. P நாராயணன்நாயர் (ஃபயர்ஸ்டோன்ஸ்)

### ஆந்திரப் பிரதேசம் (ஹைதராபாத்)

சேர்மன்: திரு. S. ராமசாமி (காண்கிரீட் அசோஸியேஷன்)
உதவி சேர்மன்: திரு. N. S K. சுவாமி (டன்லப்ப்ஸ்)
கௌரவ காரியதரிசி: திரு. I. C. ஒயிட்/
திரு. P. D. புரி (பர்மா-ஷெல்)
அங்கத்தினர்கள்: சிமெண்ட் மார்க்கெட்டிங் கம்பெனி,
ஃபயர்ஸ்டோன் டயர் & ரப்பர்கம்பனி,
M. B. T. கம்பெனி,
சிம்ஸன் & கம்பெனி
சுந்தரம் மோட்டார்ஸ் (P) லிமிடெட்
ஆகிய ஸ்தாபனங்களின் பிரதிநிதிகள்.
திரு. Y. ராமபிரம்மன்.

### மைசூர் (பெங்களூர்)

சேர்மன்: திரு. K. பஸண்ணா பிரதம இஞ்சினீயர், P. W. D. & B. & C.)
உதவி சேர்மென்: திரு. L. K. வெங்கிடேஸ்வரன் (சிமெண்ட் மார்க்கெட்டிங் கம்பெனி)
கௌரவ காரியதரிசி: திரு. M. T. P. மிராண்டா (பர்மா–ஷெல்)
அங்கத்தினர்கள்: வெப்ஸ் சேல்ஸ் & சர்வீஸ். எஸ்ஸோ ஸ்டாண்டர்ட் ஈஸ்டர்ன் INC, M. B T. கம்பெனி, ஃபயர்ஸ்டோன் டயர் & ரப்பர் கம்பெனி, சிம்ஸன் & கம்பெனி, சுந்தரம் மோட்டார்ஸ் லிமிடெட், மோட்டார் இண்டஸ்ட்ரீஸ் கம்பெனி—ஆகிய ஸ்தாபனங்களின் பிரதிநிதிகள்.

# இந்திய சுப்ரீம் கோர்ட்டில் வழக்கு

**சென்னை வருமான வரி கமிஷனருக்கு எதிராக மீர் முகமது அலி, அருணா மில்ஸ் லிமிடெட், இண்டர்வீனர் திரு. கே. சுப்பாராவ், திரு. ஜே. சி. ஷா திரு. எஸ். எம். சிக்ரி. ஏப்ரல் 24, 1964**

வருமானவரி சட்டம் 66 ஏ (2) செக்‌ஷன்படி வருமானவரி கமிஷனர் ஒரு சர்டிபிகேட் பெற்று, இந்த அப்பீலை தாக்கல் செய்துள்ளார்.

இந்த கேள்விக்கு பதிலளிக்க முயலுவதற்குமுன்பு, வருமானவரி சட்டத்தின் சம்பந்தப்பட்ட ஷரத்துக்களை இங்கு குறிப்பிடுவது அவசியம். சம்பந்தப்பட்ட காலத்தின் போது அமுலிலிருந்த சம்பந்தப்பட்ட ஷரத்துகள் வருமாறு:-

"10 (2) கீழ்க்கண்ட அலவன்சுகளை அனுமதித்தபிறகு இத்தகைய இலாபங்கள் கணக்கிடப்பட வேண்டும், அதாவது:-

(iv) வர்த்தகம், தொழில் காரியத்திற்காக உபயோகிக்கப்பட்டிருக்கும் ஸ்டோர்ஸ் அல்லது ஸ்டாக்குகள்.

பர்னீச்சர், பிளான்ட், மெஷினரி, கட்டிடங்கள் சேதம் அல்லது நாசத்திற்கு எதிராக இன்சூரன்ஸ் சம்பந்தமாக, செலுத்தப்பட்ட எந்த பிரிமியம் தொகை :

(v) இத்தகைய கட்டிடங்கள், மெஷினரி, பிளான்ட் அல்லது பர்னீச்சர் ஆகியவற்றுக்கு நடப்பு ரிப்யாரிகள் சம்பந்தமாக செலுத்தப்பட்ட தொகை.

(vi) வரி செலுத்தவேண்டியவரின் சொத்தான இத்தகைய கட்டிடங்கள், மெஷினரி, பிளான்ட் அல்லது பர்னீச்சர் தேய்மானம் சம்பந்தமாக சொத்துக்கள் உள்நாட்டு நீர்மார்க்க போக்குவரத்தில் ஈடுபட்டிருக்கும் கப்பல்கள் அல்லாத இதர கப்பல்களுக்கு மூலச் செலவுமீது தகுந்த விகிதத்திற்கு சமமான தொகையை நிர்ணயிக்கலாம். வேறு வகைப் பட்டவைகளுக்கு மதிப்பில் தகுந்த விகிதத்திற்கு சமமான தொகையை நிர்ணயிக்கலாம்.

கட்டிடங்கள் புதிதாக கட்டப்பட்டிருந்தால் அல்லது மெஷினரி அல்லது பிளாண்ட் புதிதாக நிறுவப்பட்டிருந்தால்—1945 மார்ச்சு 31-ந் தேதிக்கு பிறகு — மேலும் தொகையானது (இது இதரஷரத்துக்காக மதிப்பை நிர்ணயிக்கும் பொழுது குறைக்கப்படமாட்டாது ) நிர்மாணிக்கப்பட்ட அல்லது நிறுவப்பட்ட வருஷம் சம்பந்தமாக

(எ) 1946 ஏப்ரல் முதல் தேதியிலிருந்து 1952 மார்ச்சு 31-ந் தேதி வரைக்கும் (இரண்டு தேதிகளிலும் உட்பட்டவை) இடைப்பட்ட காலத்தில் ஆரம்பித்து கட்டிமுடிக்கப்பட்ட கட்டிடங்களுக்கு செலவில் வரி செலுத்துபவருக்கு 15 சதவிகிதமும்

(பி) இதர கட்டிடங்கள் சம்பந்தமாக செலவில் வரி செலுத்துபவருக்கு 10 சதவிகிதமும்

(சி) மெஷினரி அல்லது பிளான்ட் அடக்க செலவில் வரி செலுத்துபவருக்கு 20 சதவிகிதமும் அனுமதிக்கலாம்.

(VI-ஏ) 1948 மார்ச்சு 31-ந் தேதிக்குபிறகு புதிதாக கட்டப்பட்ட கட்டிடங்கள் அல்லது நிறுவப்பட்ட புதியமெஷினரி அல்லது பிளான்ட் தேய்மானம் சம்பந்தமாக மேற்கொண்டு (இது மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் மதிப்பில் குறைக்கப் படவேண்டும் ) 1945 ஏப்ரல் முதல் தேதியி லிருந்து ஆரம்பித்து 1949 மார்ச்சு 31-ந் தேதி யுடன் முடிவடையும் ஐந்து வருடங்களில் ஏவ் வொரு வருஷத்திற்கும் வரித்தீர்வையில் (VI) வது ஷரத்தில் அனுமதிக்கப்படும் தொகை சம மானதாக இருக்கும் (இதில் மெஷினரி அல்லது பிளான்டின் இரண்டு அல்லது பல ஷிப்டு வேலைக் கான கூடுதலான அலவன்சும், மெஷினரி அல்லது பிளான்ட் நிறுவப்பட்ட அல்லது கட் டிடம் நிர்மாணிக்கப்பட்ட முதல் வருடத்திற்கு அனுமதிக்கத்தக்க ஆரம்ப அலவன்சும் உட் பட்டதல்ல) இதற்கான நிபந்தனை வருமாறு:-

இத்தகைய மெஷினரி அல்லது பிளான்ட் சம்பந்தமாக 1953 மார்ச்சு 31-ந் தேதியன்று இத்தகைய மெஷினரி அல்லது பிளான்ட்டின் மார்க்கெட் மதிப்பு மூலச் செலவைவிட குறை வானது என்று வரி செலுத்துபவர் நிரூபித்தால், பிறகு (VI)வது ஷரத்தில் கண்டுள்ளதற்கு உட்பட்டு அந்த தேதிக்குப்பிறகு ஆரம்பமாகும் அடுத்த வருடத்திற்கான தீர்வையில் மேற் கொண்டு அலவன்சு (இது நிர்ணயிக்கப்படும் மதிப்பில் கழிக்கப்படும்) தரப்படும் இது மெஷி னரி அல்லது பிளான்டின் மார்க்கெட் மதிப்பை தீர்வைக்கான உண்மையான வரியாக எடுத்துக் கொண்டால் அந்த தேதியன்று பதிவான குறிக் கப்பட்ட மதிப்பைவிட அதிகமில்லாத மதிப் பாக இருக்கும்.

(VII) இத்தகைய கட்டிடம், மெஷினரி, அல்லது பிளான்ட் விற்கப்பட்டிருந்தால் அல் லது புறக்கணிக்கப்பட்டிருந்தால் அல்லது இடித்து தள்ளப்பட்டிருந்தால் அல்லது நாச மாக்கப்பட்டிருந்தால், அந்த கட்டிடம், மெஷி னரி அல்லது பிளான்ட் உண்மையில் விற்கப்பட் டிருந்தால் அல்லது அதன் கழிவு மதிப்பைவிட குறிப்பிடப்பட்ட மதிப்பு எவ்வளவு அதிகமாக இருக்கிறதோ அந்த தொகை; (5) வது ஷரத்து (2) வது 20 பிரிவில் பிளான்ட் என்பதில் வியா பாரம், தொழிலுக்காக வார்க்கப்பட்ட வாக னங்கள், புத்தகங்கள், விஞ்ஞான கருவிகள், அறுவை சிகிச்சை சாதனங்கள் அடங்கியுள்ளன.

எங்கள் முன்புள்ள இப்பிரச்னையை மூன்று ஹைகோர்ட்டுகள் பரிசீலத்திருக்கின்றன. ஆந் திரா, பம்பாய் ஹைகோர்ட்டுகள் வரி செலுத் துபவருக்கு எதிராக தீர்ப்பு கூறியுள்ளன. ஆனல் அப்பீலில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் தீர்ப்பில் சென்னை ஹைகோர்ட் வரிசெலுத்துபவருக்கு ஆதரவாக கூறியுள்ளது. ஸ்ரீ கண்டைய்யாவுக்கு எதிரான வருமானவரி கமிஷனரின் வழக்கில் ஆந்திரா ஹைகோர்ட் பம்பாய் வழக்கை பின் பற்றியது. சென்னை வழக்கிலிருந்து மாறுபட்ட கருத்து தெரிவித்தது.


# முருகன் ஆட்டோ சர்வீஸ்,

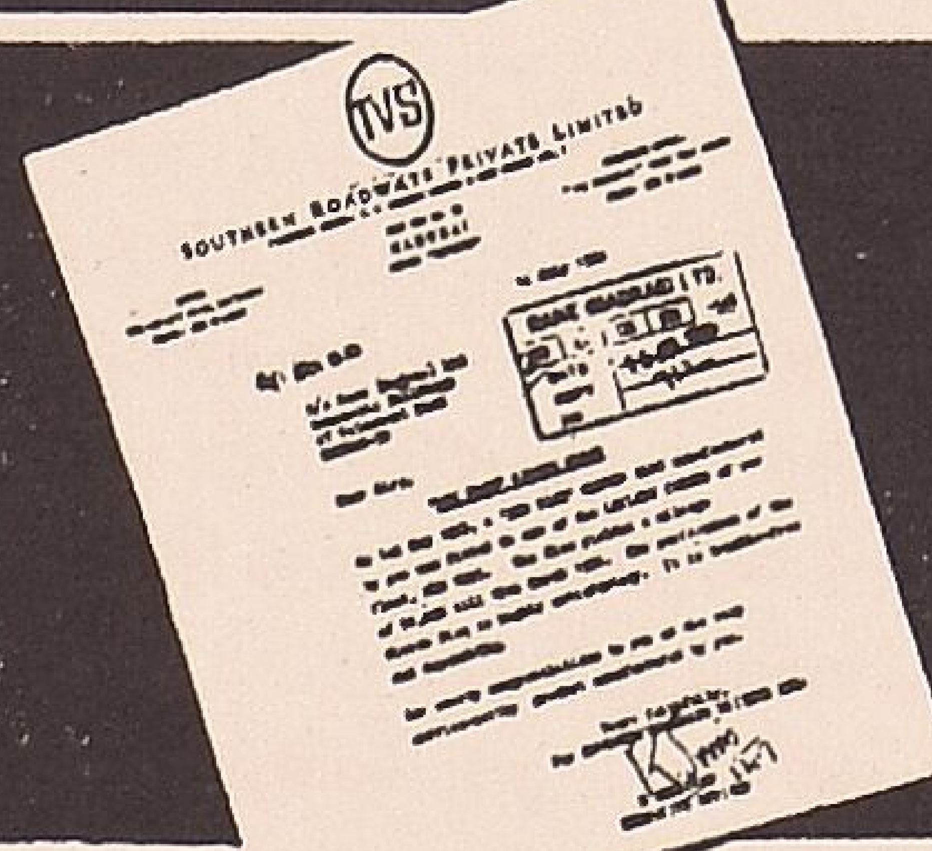
## பஸ் ஸ்டாண்ட், கும்பகோணம்.

சிறந்த முறையில் எங்களது ஒர்க்ஷாப்பில் எல்லாவிதமான லாரி, பஸ், கார்கள், டிராக்டர்கள் ஆகிய சம்பந்தப்பட்ட எல்லாவிதமான வேலை களையும் சிறந்த முறையில் குறைந்த செலவிலும், நல்ல தேர்ச்சிபெற்ற மெக்கானிக்குகளைக் கொண்டு வேலைசெய்து கொடுக்கிறோம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறோம்.

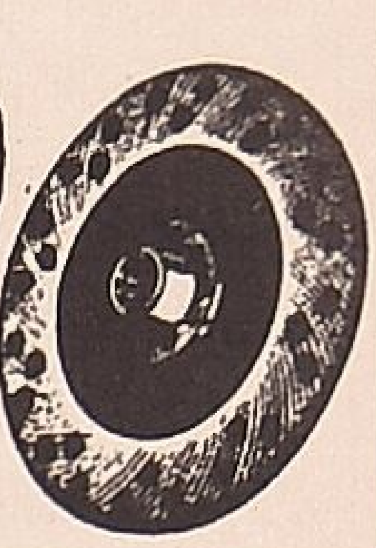
Partner: P. ராஜு,

[Ex-FOREMAN T. V. S. MADURAI]

வாடிக்கைக்காரர்களின் வாக்கே
சிறந்ததோர் அத்தாட்சி



டான்-ப்ளெக்ஸ்
கிளட்ச் டிஸ்க்



"தொல்லையின்றி
59,082 மைல்கள்!
Don-Flex
டான்–ப்ளெக்ஸ்
கிளட்ச் டிஸ்க்கின் உழைப்பு
மிகத் திருப்திகரம்!" என்று
இந்தியாவில் மிகப் பெரிய போக்கு வரத்து ஸ்தாபனத்தார்
ஸதர்ன் ரோட்வேஸ், மதுரை
மகிழ்ச்சியுடன் கூறுகிறார்கள்

ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட்,
மதராஸ் - 32
(ஸ்மால் & பார்க்ஸ் லிமிடெட், இங்கிலாந்து
அவர்களது ஒத்துழைப்புடன்
இந்தியாவில் தயாரிப்பவர்கள்)

CRITERION-RE-466 TA

விநியோகஸ்தர்கள்:
மதராஸ், மைசூர், கேரளா:
ஸ்பீட்-ஏ-வே பிரைவேட் லிட்., 35/5, மவுண்ட் ரோடு, மதராஸ்-2.

அப்பீலில் கண்டுள்ளதீர்ப்பில் (மிர்முகம்மது அலிக்கு எதிரான வருவான வரி கமிஷனர் வழக்கு என்று கூறப்பட்டிருப்பதில்) கீழ்க்கண்ட முறைகளை பின்பற்றி அந்த ஹைகோர்ட் அந்த முடிவு செய்துள்ளது.

(1) (1961) 41 ஐ. டி. ஆர். 518

(2) மனிக்லால் வல்லபதாஸ் பரேக்கிற்கு எதிராக வருமானவரி கமிஷனர் வழக்கு (1959) 37 ஐ. டி. ஆர். 142.

(3) மிர்முகமது அலிக்கு எதிராக வருமான வரி கமிஷனர் வழக்கு (1960) 38 ஐ. டி. ஆர். 413.

(4) (1960) 38 ஐ டி. ஆர். 413

(ஏ) 10 (2) (vi) செக்ஷன், 10 (2) (vi-ஏ) செக்ஷன், ஆகியவற்றில் சட்டபூர்வமான ஒவ்வொருஷரத்து குறிப்பிட்டபடியுள்ள அதேஅர்த்தத்தை மெஷினரி என்பதற்கும் தரவேண்டும்.

(பி) கல்கத்தா கார்ப்பரேஷனுக்கு எதிராக காசிபூர், சிட்டபூர் நகரசபை தலைவர் வழக்கில் குறிப்பிட்டுள்ளபடி டீசெல் என்ஜினும் மெஷினரியாகும்.

(சி) ஒரு மெஷினரியை இன்னொரு அல்லது அதிகமான மெஷினரிகளுடன் சேர்க்க வேண்டியிருப்பதால் அது மெஷினரி அல்லாததாகி விடாது. பொருட்கள் தயாரிக்கும் பிளான்ட் அல்லது தொழிற்சாலையின் ஒரு பகுதியாக மெஷினரி நிறுவப்பட்டிருக்கிறது என்றால் அது பிளான்ட்டாக இருந்தாலும் சரி அல்லது அது பிளான்ட்டாக அல்லாமல் மெஷினரியாக இருந்தாலும் சரி, வரி செலுத்துபவர் தேய்மானத்திற்கு சட்டபூர்வமான அலவன்சு பெற அருகதையுடையவர்.

எனவே, இது சரியான கருத்தா? என்பது பிரச்னையாகும். முதலில் (vi) வது ஷரத்தின் 2 வது பத்தியின் வரலாற்றை காண்போம். 1946 ம் வருடத்திய வருமானவரி திருத்த சட்டத்தின் (1946 ம் வருடத்து 8-வது சட்டம்)

நோக்கம் தொழிலேயும் வர்த்தகத்தையும் நவீன மயப்படுத்துவதையும், புனரமைப்பதையும் ஊக் குவிப்பதாகும். இரண்டாவது உலக யுத்தம் சமீபத்தில் முடிவடைந்தது. யுத்தம் நீண்ட காலம் நடந்தது. அப்போது மெஷினரியும் பிளான்ட்டும் புதுப்பிக்கப்பட்டன அல்லது நவீனமயப்படுத்தப்பட்டன. இது மட்டுமல்ல. அதீதமான தேய்மானமும் ஏற்பட்டது. யுத்தத் தின்போது தொழில்நுட்பத்திலும்(டெக்னலஜி) பெரும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

10 (2) வது செக்ஷனின் (iv), (v), (vi) (vi-ஏ) ஷரத்துகளில் ''மெஷினரி'' என்ற சொல் வருகிறது. மேலோட்டமாக பார்க்கும்பொழுது இந்த ஷரத்துக்கள் யாவற்றிலும் ''மெஷினரி'' என்பதற்கு அதே அர்த்தத்தை தரவேண்டும். இன்சூரன்ஸ் சம்பந்தமாக அல்லது ரிப்பேர் களுக்காக அல்லது மாமூல் தேய்மானத்திற்காக அல்லது (vi) வது ஷரத்து முதல் பத்திக்காக ஒரு மெஷின் மெஷினரி என்றுல், அது (vi) வது ஷரத் தின் இரண்டாவது பத்தி, (vi-ஏ) ஷரத்து காரியங்களுக்காக மெஷினரியாக இருக்க வேண்டும்.

(vi-ஏ) வது ஷரத்து, (vi) வது ஷரத்து இரண்டாவது பத்தியின் நோக்கம் (vi) வது ஷரத்து முதல் பத்தியின் நோக்கத்தினின்றும் மாறுபட்டது என்று கூறப்படுகிறது. ஏனெனில் கூடுதல் அலவன்சு பெறுவதற்கு அந்த மெஷினரி புதிதாகவும், நிறுவப்பட்டதாகவும் இருக்க வேண்டும். தேய்மான விகிதம் சட்டத்திலேயே குறிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த நோக்கத்தை கவனத்தில் கொண்டு, ''மெஷினரி'' என்ற சொல்லுக்கு தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது போல கட் டுப்படுத்தப்பட்ட அர்த்தத்தை தரவேண்டும் என்று வாதிக்கப்பட்டுள்ளது. அதாவது அந்த ''மெஷினரி'' கைத் தொழில், வர்த்தக அனு கூலத்திற்காக நிறுவப்பட்டதோ அதற்கு உப யோகமாகவும், தன்னிறைவு உடையதாகவும் இருக்கவேண்டும் என்பதாகும். 10 (5) வது செக்ஷனில் ''பிளாண்ட்'' என்ற சொல்லுக்கு தரப்பட்டிருக்கும் விளக்கத்திலிருந்து மேற் கண்ட அர்த்தம் உண்மையான அர்த்தமாகும் என்று வாதிக்கப்பட்டுள்ளது. (vi-ஏ) ஷரத்து, (vi) வது ஷரத்து இரண்டாவது பத்தியின் காரிங்களுக்காக, ஒரு வாகனம் உட்பட ''பிளான்ட்'' என்பதை ஒரு யூனிட்டாக கருத தேண்டுமென்றும், அதனுடைய உறுப்புகள் பரிசீலனேக்கு அப்பாற்பட்டது என்றும், ''மெஷினரி'' யையும் இதே கண்ணேட்டத்தில் பார்க்க வேண்டும் என்றும் அந்த விளக்கம் குறிப்பிடுவதாக வாதிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வாதங்களே நாம் பரிசீலிப்போமாக. முதலாவ தாக, (vi-ஏ) வது ஷரத்து, (vi) வது ஷரத்து இரண்டாவது பத்தியின் நோக்கத்தில் இந்த ஷரத்துகளில் வரும் ''மெஷினரி'' என்ற சொல் லின் அர்த்த அமைப்பு பற்றி எதுவும் கூறியிருப்ப தாக நாங்கள் கருதவில்லே. மெஷினரி புதிதாக இருக்கவேண்டும்; நிறுவப்பட்டிருக்க வேண்டும்; அலவன்சு விகிதம் சட்டத்திலேயே குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது என்பது உண்மை ஆனல் மெஷினரிபுதிதாகஇருக்கவேண்டும்என்று சொல் லப்பட்டிருப்பதில் 'மெஷினரி' என்றுல் என்ன வென்று சொல்லப்படவில்லே. தற்போதைக்கு ஒரு டீசல் என்ஜினே மெஷினரி என்று அனு மானித்துக் கொண்டு, வரி செலுத்துபவர் பழைய டீசல் என்ஜினே விலேக்கு வாங்க, நிறுவி யிருந்தால், (vi) வது ஷரத்து இரண்டாவது பத்தியின்படி அவருக்கு கூடுதல் அலவன்சு தரப் படமாட்டாது. அந்த என்ஜின் புதிதல்ல என்பது காரணமாக இருக்கும். அது பழைய மெஷினுக இருப்பதால் அது மெஷினரி அல்ல என்பது காரணமல்ல. இதேமாதிரி அது வாங் கப்பட்டு, நிறுவப்படாமல் இருந்தால், அது நிறுவப்படாமல் இருக்கிறது என்று மறுப்புக்கு காரணமாக இருக்கும். அது நிறுவப்படாமல் இருப்பதால் அது மெஷினரியாக இல்லே என்பது காரணமாக இருக்காது. தேய்மான விகிதம் சட்டத்தில்குறுப்பிடப்பட்டிருப்பது''மெஷினரி'' என்ற சொல்லின் அர்த்தப் பிரச்சனேக்கு சம் பந்தப்பட்டதல்ல, இது தொழிலுக்கு எவ்வளவு ஊக்கம்தர வேண்டும் என்பதுபற்றி சட்டசபை முடிவு செய்திருக்கிறது என்பதையும், எனவே, இதை விதி செய்யும் அதிகாரியிடம் ஒப்படைக்க வேண்டும் என்று அது கருதவில்லே என்பதை யுமே சுட்டிக்காட்டுகிறது.

10(5)வது செக்ஷனில் ''பிளான்ட்'' சென்ற

சொல்லுக்கு தரப்பட்டிருக்கும் விளக்கமும் ''மெஷினரி'' என்ற வார்த்தையின் அர்த்தத்திற்கு விளக்கம் எதுவும் தருவதாக இல்லை. ''பிளான்ட்'' என்ற சொல்ல பரந்த பொருள் உடையது. அப்படியிருந்தாலும் கூட எல்லா வர்த்தகம், தொழில் ஆகியவற்றில் வாகனங்கள் புத்தகங்கள், விஞ்ஞான கருவிகள், அறுவைச் சிகிச்சை சாதனங்கள் ''பிளான்ட்'' ஆகாது என்று வாதிக்கலாம். இப்படி எழக்கூடிய சர்ச்சையை சட்டசபை தீர்த்துவிட்டது. ஆனல் ''மெஷினரி'' என்ற சொல்லின் உண்மையான அர்த்தம் என்னவென்று கூறவில்லை.

எனவே, [VI]வது ஷரத்து இரண்டாவது பத்தி, [VI-ஏ] ஷரத்து காரியங்களுக்காக ஒரு யந்திர உபாயம் [மெகானிகல் கன்டிரைவன்சு] மெஷினரி தானு என்று நிர்ணயப்பதற்கு என்ன உரைகல் இருக்கிறது? கல்கத்தா கார்ப்பரேஷனுக்கு எதிராக காசிபூர், சிட்பூர் நகரசபை தலைவர் வழக்கில் பிரிவு கவுன்சில் ''மெஷினரி'' என்பதற்கு கீழ்கண்ட விளக்கத்தை அளித்தது:-

''மெஷினரி'' என்றசொல்லைசாதாரணமாக உபயோகிக்கும் பொழுது, மேலோட்டமாக பார்க்கும்பொழுது ஏதோ இயந்திர உபாயம் என்று அர்த்தமாகும். இந்த இயந்திர உபாயம் தானுகவோ அல்லது ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட இதர இயந்திர உபாயங்களுடன் சேர்ந்து கூட்டு இயக்கம், பரஸ்பர இயக்கம் மூலம் ஒரு குறிப்பிட்ட பலனை பெறுவதற்காக சக்தியை உண்டுபண்ணுகிறது அல்லது இயற்கை சக்திகளை தூண்டுகிறது.

*[1] 1922 ஐ. எல். ஆர். 49 கல்கத்தா 190 [பி. சி.]*

''மெஷினரி'' என்ற சொல் சாதாரண உபகரணங்கள் சேர்க்கைக்கும் மேலான அர்த்தத்தை தரவேண்டும் என்று அவர்கள் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டிருக்கிருர்கள். பிரிவு கவுன்சிலுக்கு வந்த வழக்கு வரி சம்பந்தப்பட்டதல்ல. பூர்வாங்கமாக பார்க்கும்பொழுது ''மெஷினரி'' என்ற சொல்லின் சாதாரண அர்த்தம்—மெஷினரி என்ற சொல் சாதாரணமானது, தொழில் நுட்பகலைச் சொல் அல்ல — சூழ் நிலையில் வேறு விதமாக இல்லாதவரை இந்திய வருமான வரி சட்டத்திலும் பொருந்த வேண்டும்.

மேற்கண்ட விளக்கப்படி, டீசல் என்ஜின் ''மெஷினரி'' யாகும். வருமான வரி விதிகளின்

# ஒரு பஸ்ஸில் 111 பிரயாணிகள்!

47 பேர் செல்லக்கூடிய ஒரு பஸ்ஸில் 111 (பேர்கள்) பிரயாணிகள் ஏறிச்சென்றபோது ரயிலுடன் மோதிய விபத்தில் 35 பேர் மாண்டனர். 76 பேர் விபத்தில் காயமடைந்தனர்.

இது சரண் ஜில்லாவில் உள்ள சித்வாலியா அருகில் டிசம்பர் 9-ந் தேதி நடந்தது.

இதுபற்றி பீகார் சட்டசபையில் ராஜ்ய பாசன மந்திரி திரு. சகாதேவ மேத்தா கூறுகையில் விபத்துபற்றி நீதி விசாரணை நடப்பதாகத் தெரிவித்தார்.

# ஸ்கூட்டர் உற்பத்தியைப் பெருக்க தொழில் பேட்டை

திருவொற்றியூரில் தனியார் துறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள கே.ஆர். சுந்தரம் தொழில் பேட்டை என்பீல்டு இந்தியா கம்பெனியின் ஆதரவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த தொழில் பேட்டையில் 98 லட்சம் ரூபாய் செலவில் 20 சிறு தொழிற்சாலைகள் உள்ளன. அவைகளை சிறு தொழிலதிபர்கள் நிறுவியுள்ளனர்.

என்பீல்டு இந்தியா கம்பெனியின் தொழிற்சாலைக்கு வேண்டிய கருவிகளை இந்த சிறு தொழிற்சாலைகள் சப்ளை செய்கின்றன.

என்பீல்டு இந்தியா கம்பெனியின் முதலீட்டைப் பெருக்காமலேயே ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள், விவசாய என்ஜின்கள் ஆகியவைகளின் உற்பத்தியைப் பெருக்க இந்த கம்பெனிக்கு தொழில்பேட்டை உதவி செய்வதாக தொழில் பேட்டையின் பிரதம நிர்வாக அதிகாரி எஸ். விஸ்வநாதன் பத்திரிகையாளரிடம் விளக்கினர். இந்த தொழில் பேட்டையை அமைப்பதற்கு தமிழ்நாடு சர்க்காரும், தேசீய சிறு தொழில் கார்ப்பரேஷனும் கடன் உதவி அமைத்துள்ளன.

8-வது விதி விமான-என்ஜின்களை விமானத்தினின்றும் வேறுபட்டதாக குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இதை சட்டத்திலுள்ள இந்தஷரத்துக்கு வியாக்யானம் தர உபயோகிக்க முடியாது என்பது உண்மை. ஆனால் இது விமானத்தின் உறுப்புகள் மெஷினரியாக இருப்பவை என்றும், இவற்றை தனியாக கவனிக்கலாம் என்று எடுத்துக்காட்டுகிறது.

மேலும், வரி செலுத்துபவர் டீசல் என்ஜின்களை வாங்கிய பொழுது, அவை "பிளான்ட்"டாக அல்லது பிளான்ட்டின் ஒரு பகுதியாக இருக்க வில்லை. ஏனெனில் அவை எந்த வாகனத்திலும் பொருத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. இவை பிரிவு கவுன்சிலின் விளக்கப்படி மெஷினரி. இவை இன்னும் பிளான்டின் பகுதியாகவில்லை. சட்டப்படி வரியில் 20 சதவிகிதம் வரி செலுத்துபவருக்கு அனுமதிக்கத்தக்கது. வாங்கப்பட்டது, நிறுவப்பட்ட காலத்தை பார்த்தால், வாங்கப்பட்டு நிறுவப்பட்டது மெஷினரியாகும்.

டீசல் என்ஜினை நிறுவப்பட்டதாக சொல்ல முடியாது என்றும், எனவே வரிச் செலுத்துபவர் கூடுதல் அலவன்சு பெற அருகதை யுடையவர் அல்ல என்றும் வக்கீல் வாதாடியிருக்கிறார். 'நிறுவப்பட்டது" என்ற சொல் மோட்டார் வாகனத்தில் ஒரு டீசல் என்ஜினை அமைப்பதற்கு பொருந்தாது என்று அவர் கூறுகிறார். இந்த வாதத்தில் பலன் இல்லை யென்று நாங்கள் கருதுகிறோம். வருமானவரி கமிஷனருக்கு எதிராக சாராஸ்பூர் மில் லிமிடெட் வழக்கில் பம்பாய் ஹைகோர்ட் கூறியுள்ளபடி "நிறுவப்பட்டது" என்ற சொல்லின் பொருள் "ஒரு இடத்தில் பொருத்தப்பட்டது" என்று அர்த்தம் அவசியம் உடையதல்ல "புகுத்தப்பட்டது" என்ற பொருளிலும் உபயோகப்படுத்தப் பட்டிருக்கிறது. அல்லது வருமான வரி கமிஷனருக்கு எதிராக ஸ்ரீ ராம விலாஸ் சர்வீஸ் (பிரைவேட்) லிமிடெட் வழக்கில் சென்னை ஹைகோர்ட் கூறியுள்ளபடி "நிறுவப்பட்டது" என்றால், "ஒரு கருவியை (அப்பேரட்டசை) வேலை அல்லது உபயோகத்திற்கு ஒரு நிலையில் வைத்திருப்பது" என்று நிச்சயம் பொருள்படும். ஒரு வாகனத்தில் ஒரு என்ஜினை பொருத்தியிருந்தால், (VI) வது, (1-2)வது வாசகத்தின் பொருளின்படி நிறுவப்பட்டதாகும் என்று நாங்கள் கருதுகிறோம்.

எனவே, ஹைகோர்ட்டுக்கு விடப்பட்ட கேள்விக்கு அது "ஆம்" என்று பதில் அளித்திருப்பது சரியென்று நாங்கள் கருதுகிறோம். ஆக, இந்த அப்பீல் தோற்றுவிடுகிறது. செலவு தொகையுடன் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

(தொடரும்)


# ஸ்ரீராமன் மோட்டார் ஒர்க்ஸ்,

கோயமுத்தூர் ரோடு,

பொள்ளாச்சி.

சிறந்த முறையில் கார்களை பழுதுபார்த்துக் கொடுக்கிறோம்.

டிங்கர் வேலைகள், ஸ்ப்ரேபெயிண்ட்

முதலியவைகளுக்கு தனிச்சிறப்பு வாய்ந்த எங்களை நாடுங்கள்.

# மிகவும் சிறந்த பாதுகாப்பு

மோட்டாரில் பிரயாணம் செய்யும் போது உங்களுக்கும் சாலையில் செல்லும் மற்றவர்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிப்பவை

QHR

## க்வின்டன் ஹேசல் ரானே டை ராடு எண்டுகள்

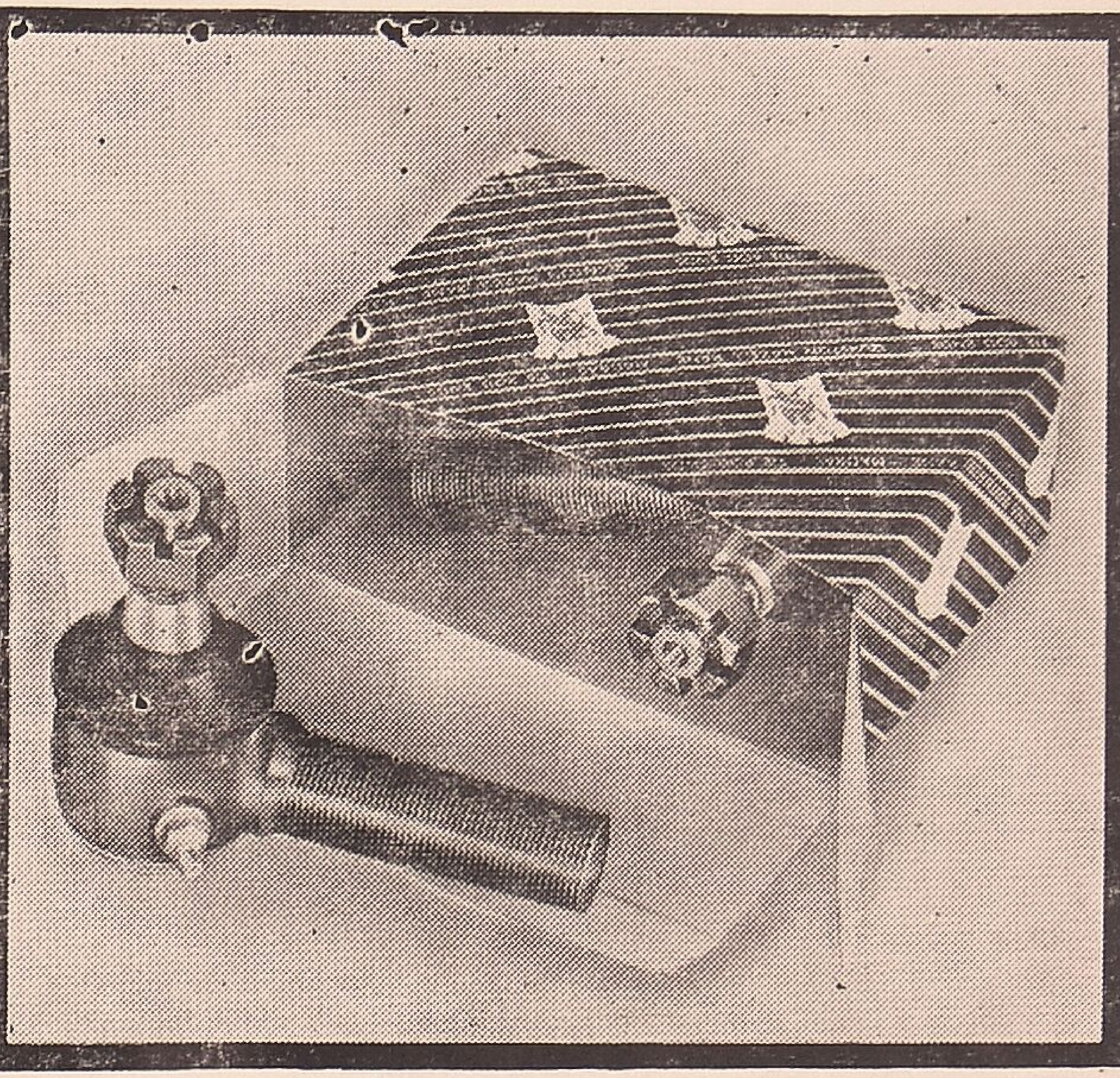
(QUINTON HAZELL RANE TIE ROD ENDS)

*தயாரிப்பாளர்கள்*

**ரானே (மதராஸ்) லிமிடெட்,**

47, வேளச்சேரி ரோடு, மதராஸ்-32

EP-QHR-12



**விநியோகஸ்தர்கள்:** ● சென்னை, மைசூர், ஆந்திரா (பழைய ஹைதராபாத் இராஜ்யம் தவிர), கேரள இராஜ்யங்கள்: M/s. T. V. சுந்தரம் ஐயங்கார் & சன்ஸ் பிரைவேட் லிட்., மதுரை. ● M/s. சுந்தரம் மோட்டார்ஸ் பிரைவேட் லிட்., மவுண்ட் ரோடு, சென்னை-6. ● M/s. மதராஸ் ஆட்டோ சர்வீஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்., மவுண்ட் ரோடு, சென்னை-6.


---

Statement about ownership and other particulars about Newspaper

**DRIVER**

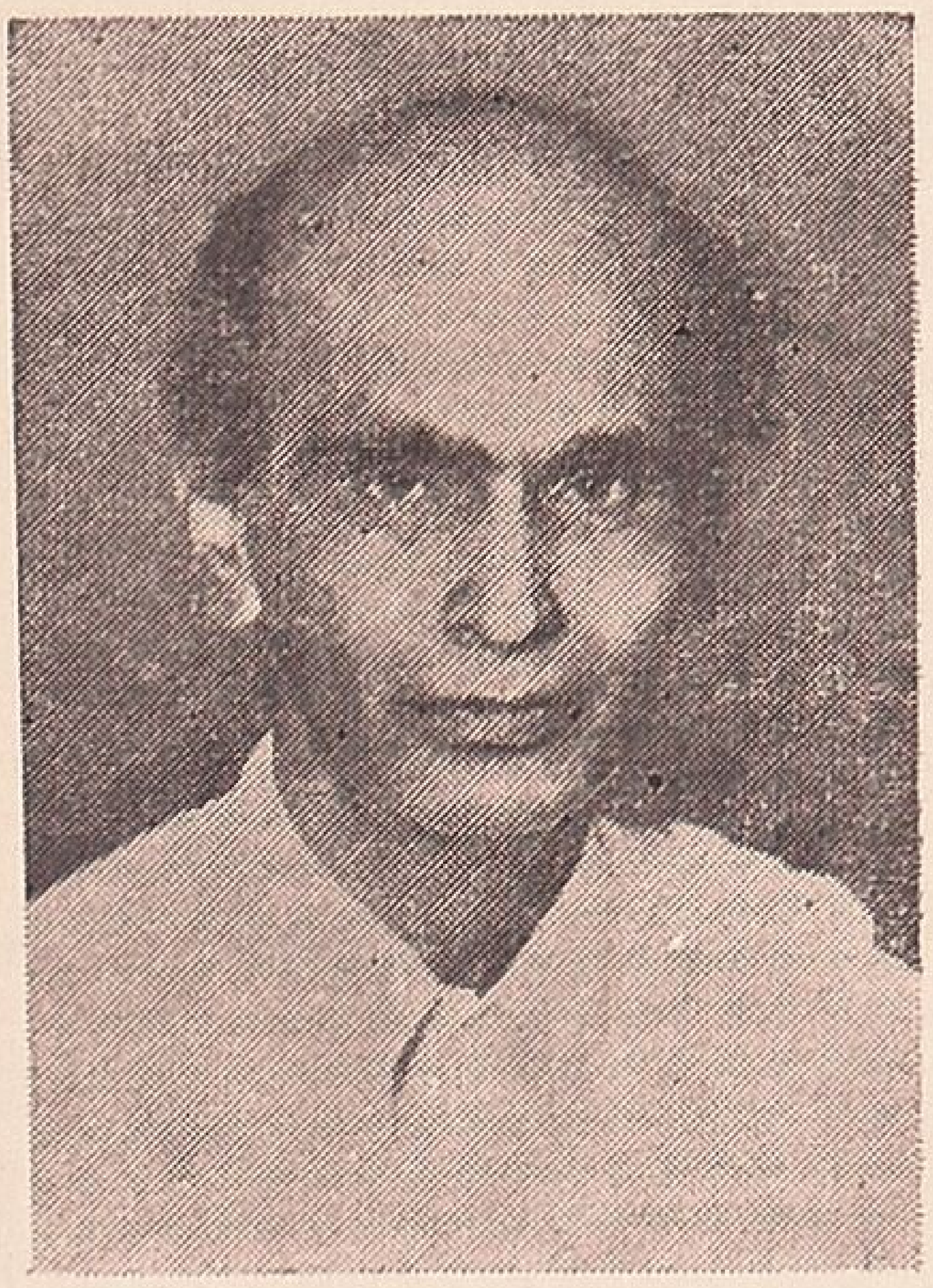
FORM IV

| | |
|---|---|
| Place of Publication | : POLLACHI |
| Periodicity of Publication | : MONTHLY |
| Printer's Name | : S. A. MANI |
| Nationality | : INDIAN, |
| Address | : JAIL ROAD, COIMBATORE. |
| Publisher's Name | : N. MULLAI THANGARASAN, |
| Nationality | : INDIAN, |
| Address | : 87, NETHAJI ROAD, POLLACHI. |
| Editor's Name | : N. MULLAI THANGARASAN |
| Nationality | : INDIAN, |
| Address | : 87, NETHAJI ROAD, POLLACHI. |
| Names and address of individuals who own the newspaper and partners or shareholders holding more than one percent of the total Capital | : N. MULLAI THANGARASAN, SOLE PROPRIETOR. |

I, N. MULLAI THANGARASAN hereby declare that the particulars given above are true to the best of my knowledge and belief.

Date: 15-3-65.

(Sd) N. MULLAI THANGARASAN.
Signature of Publisher.



திரு. ஜி. டி. நாயுடு

# டயர் பராமரிப்பு

ஆறும் பகுதி

## இணைப்பு

முன் சக்கரம் திரும்பும் கோண அளவு சம்பந்தமாக நான்கு அம்சங்கள் உண்டு. டயர் தேய்மானம், ஸ்டீரிங் பராமரிப்பு ஆகியவற்றின் மீது இவற்றினல் ஏற்படும் விளைவுகளை பொறுத்து இவைகளை கவனிக்க வேண்டும்.

1. ''காஸ்டர்''
2. ''காம்பர்''
3. ''கிங் பின்-டில்ட்''
4. ''டோ-இன்''

காஸ்டர்: முன் அச்சை (ஆக்ஸில்) திருப்புவதன்மூலம் 'காஸ்டர்'' அமைகிறது. இதை பக்கவாட்டிலிருந்து பார்க்கும்பொழுது அச்சு வழியாக செல்லும் செங்குத்து மத்தியகோட்டிற்கும், செங்குத்துக்கும் இடையே ஒரு கோணம் அமைவதை தெளிவாக காணலாம். அச்சின் கீழ் பாகத்தை முன்பக்கமாக திருப்பினல், அச்சு ''பாசிடிவ் காஸ்டர்'' உடையது என்றும், பின்பக்கமாக திருப்பினல் ''எதிர்மாருன காஸ்டர்'' உடையது என்றும் கொள்ளப்படும்.

முன்பக்க இணைப்புக்கு காஸ்டர் அமைப்பதற்கான காரணம் என்னவெனில் சக்கரங்களை லாவகமாக திருப்புவதற்கு உதவுவதாகும்.

அச்சின் ஸ்பிரிங் சீட்டிற்கும், ஸ்பிரிங்கிற்கும் இடையேயுள்ள ''சிம்ஸ்''களை அகற்றுவது அல்லது இணைப்பது மூலம் காஸ்டரை அதிகப்படுத்தலாம் அல்லது குறைக்கலாம்.

### கிங்-பின் டில்ட்:

கிங்-பின் திருப்பம் என்பது முன்சக்கரத்தை அதிக அழுத்தமாக திருப்பி, டயர் சீக்கிரம் தேய்ந்துபோகாமல் தவிர்ப்பதற்காக கிங்-பின்னை வாகனத்தில் சரியானபடி பொருத்தி வைப்பதாகும்.

### முன் சக்கர காம்பர்

வாகனத்திலிருந்து திருப்பப்பட்ட முன்சக்கரங்கள் ''காம்பர்'' (வில் போன்று சற்று வளைவு காட்டுவது) உடையது என்று சொல்லப்படும். வாகனத்திற்கு உட்பக்கமாக திருப்பப்படும் சக்கரங்கள் ''எதிர்மாருன காம்பர்'' உடையவை என்று செல்லப்படும்.

அதிகமாக ''காம்பர்'' ஆகியிருக்கும் சக்கரத்தில், டயர் டிரெட்டின் விளிம்புகளிலுள்ள ரப்பர்கள் தேய்ந்துவிடும்.

### காம்பரை சோதிப்பது எப்படி?

தொங்கு குண்டு, அடிக்கோல் மூலம் எளிய முறையில் சோதிக்கலாம். வாகனத்தை சமமட்டமான பரப்பில் நிறுத்திவைக்கவும். அச்சின் இரு பக்கங்களும் தரையிலிருந்து சமமான உயரத்தில் இருக்கின்றனவா என்று பார்க்கவும். அப்படி இல்லையேல், டயர்களில் ஒன்றின் வீக்க அழுத்தத்தை மாற்றி சரி செய்யவும்.

தொங்கு குண்டை சக்ரகத்தின் பக்கத்தில் தொங்கவிடவும், கயிறு ''ஹப்பின்'' மத்திய பகுதிக்கு எதிரில் இருக்கவேண்டும். சக்கரத்தின் மேல் மட்டத்திலிருந்து கீழ்மட்டம்வரைக்கும் கயிற்றில் அளந்து பார்க்கவும். இரு அளவுகளிலும் உள்ள வித்தியாசம் அங்குலக் கணக்கில் உள்ள ''காம்பர்'' ஆகும்.

காம்பர் அமைப்பை மாற்றுவதற்காக, வேண்டுகின்ற காம்பர் உள்ள புதிய அச்சை வாங்கவும் அல்லது அச்சை வளைக்கவும்.

(தொடரும்)

# 'ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் பிராடக்ஸ் ஆப் இந்தியா லிட்.'

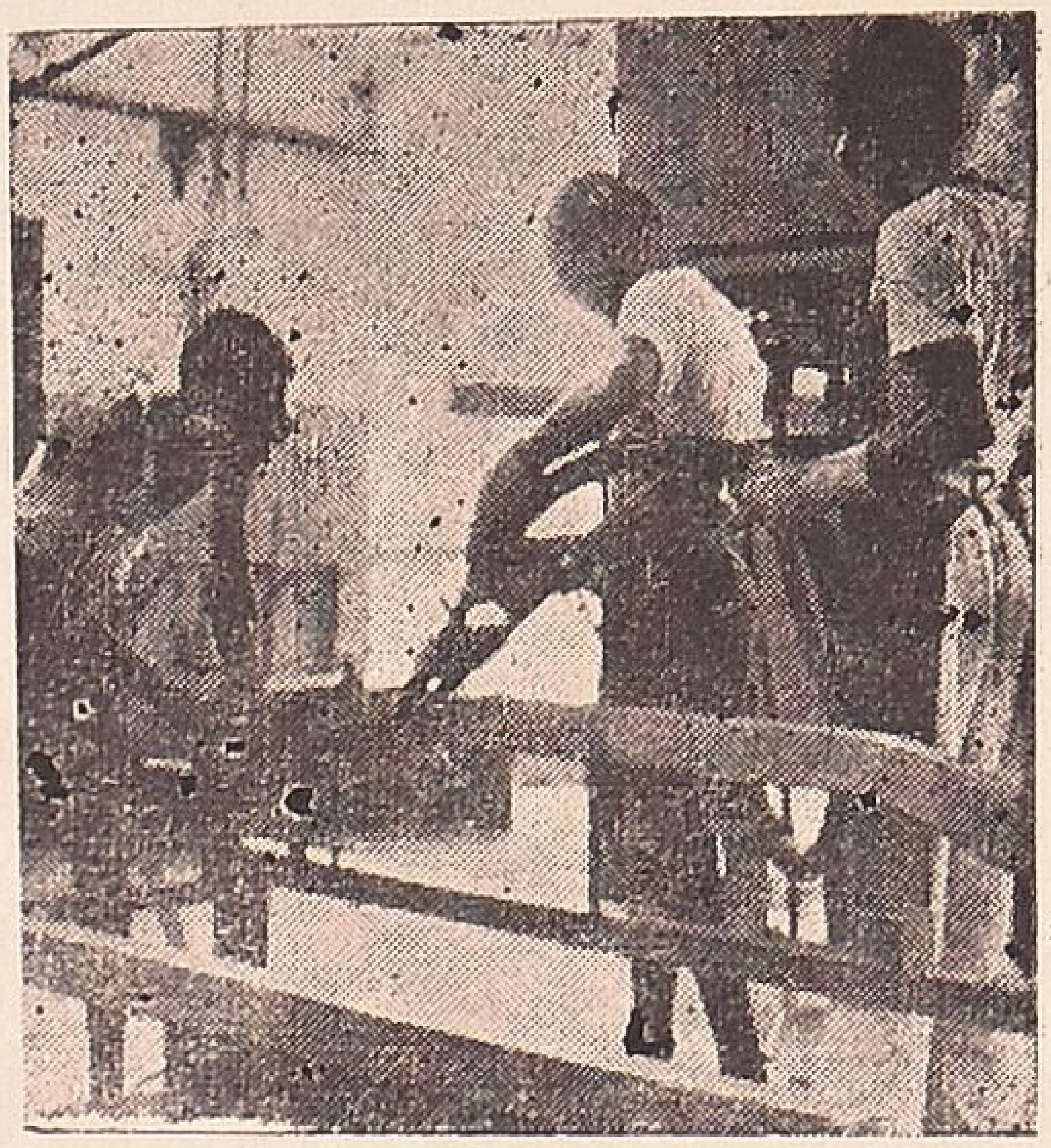
ஆடம்பரப் பொருளாகக் கருதப்பட்ட மோட்டார்கார், தற்போது அவசியப் பொருளாகிவிட்டது. சென்னையை அடுத்த வண்டலூரில் ''ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் பிராடக்ஸ் ஆப் இந்தியா'' தொழிற்சாலையில் ''ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட்'' கார்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. கார் எப்படி தயாராகிறது? கார் தயாரிப்பது இலாபகரமான தொழிலா? என்ற வினாக்களுக்கு விடை அளிக்கிறது இக்கட்டுரை.

உலகம் சுருங்கிக் கொண்டிருக்கிறது! உண்மையில் பூமியின் வடிவத்தில் எவ்வித மாற்றமும் ஏற்படவில்லை. தொடக்கத்தில் மனிதன் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு நடந்து சென்றான். பின்னர் வாகனங்கள் தோன்றின. கட்டை வண்டி, குதிரை வண்டி, பின்னர் இயந்திரங்களினால் இயங்கக்கூடிய வாகனங்களும், கடல் வழி செல்லக்கூடிய கப்பல்களும், வானவழி செல்லக்கூடிய விமானங்களும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. மனித நாகரிகம் வளர வளர, விரைந்துசெல்லக்கூடிய வாகனங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுப் பெருகி வருகின்றன. ஆகவே, ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியையும் அந்நாட்டு மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தையும், அந்நாட்டிலுள்ள இயந்திர வாகனங்களின் தொகையைக் கொண்டு கணக்கிடலாம். நம் நாட்டில் கார் தற்போது ஆடம்பரப் பொருள் அல்ல; அவசியமான பொருளாகிவிட்டது.

உலகப் போரின்போது இறக்குமதிகள் நிறுத்தப்பட்டதால், இந்தியாவில் கார் மார்க்கெட்டில் ''நெருக்கடி'' தோன்றியது. வெளிநாடுகளில் இருந்து கிடைக்கக்கூடிய கார்கள் இறக்குமதி செய்யப்பட்டு விற்கப்பட்டு வந்தது. உலகில் மோட்டார் தயாரிப்புத் தொழிலில், இதுவரை 18 நாடுகள்தான் இறங்கியுள்ளன. இவற்றில் இந்தியாவும் ஒன்று.

## இந்தியாவில் மோட்டார் தொழில்

இந்தியாவில் மூன்று மோட்டார் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. அம்பாஸ்டர் (கல்கத்தா) பியட் (பம்பாய்) ஸ்டாண்டர்ட் (சென்னை) ஆகிய மூன்று வித மோட்டார் கார்கள் இந்தியாவில் தயாரிக்கப்படுகின்றன.

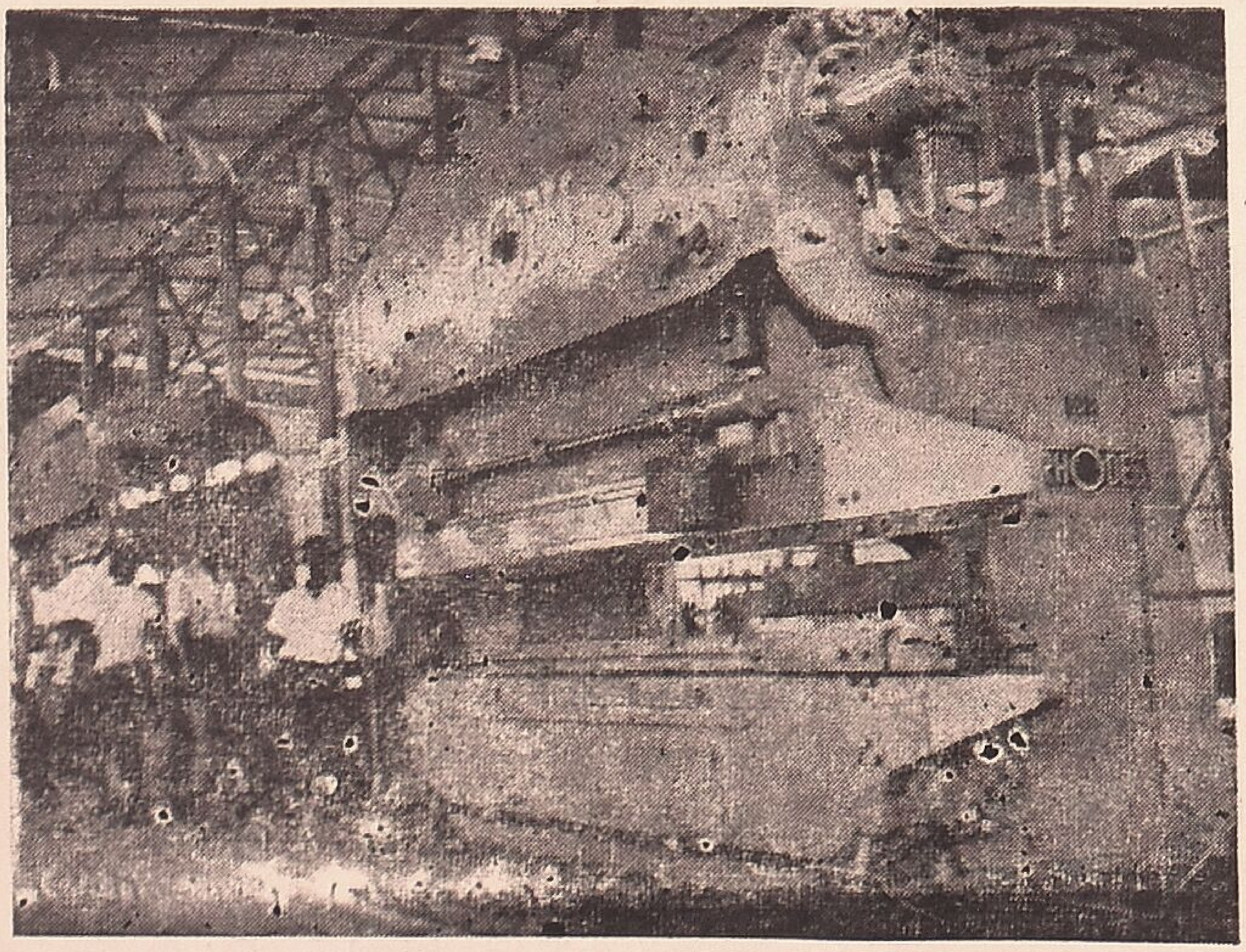


மோட்டார்காரின் 'பாடி' பாகம், பத்த வைப்பு மூலம் இணைக்கப்படுகிறது.

1958-ஆம் ஆண்டு வரை கார்களுக்குத் தேவை அதிகமாக இருந்ததென்று சொல்ல முடியாது. 1959-ஆம் ஆண்டிற்குப் பின்னரே தேவை அதிகரித்து விட்டது. இப்போது மக்களின் தேவைக்கேற்ப கார்கள் தயாரிக்கப்படவில்லை.

பிரிட்டனில் கவெண்டரியிலுள்ள ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் கம்பெனி லிட். நிறுவனத்தாரின் ஒத்துழைப்புடன் சென்னையில் 'ஸ்டாண்டர்ட்'' மோட்டார் கார்கள் தயாரிக்கும் திட்டத்திற்கு 1948-ஆம் ஆண்டில் இந்திய அரசினர் அனுமதி யளித்தனர். அதே ஆண்டில் செப்டம்பரில் சென்னையில் ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் பிராடக்ஸ் ஆப் இந்தியா லிட். நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டது. இரண்டாண்டுகளுக்குப் பின்னர் குரோம்பேட்டையில் முதல் முதலாக அசெம்பளி ஷாப் தொடங்கப்பட்டது.

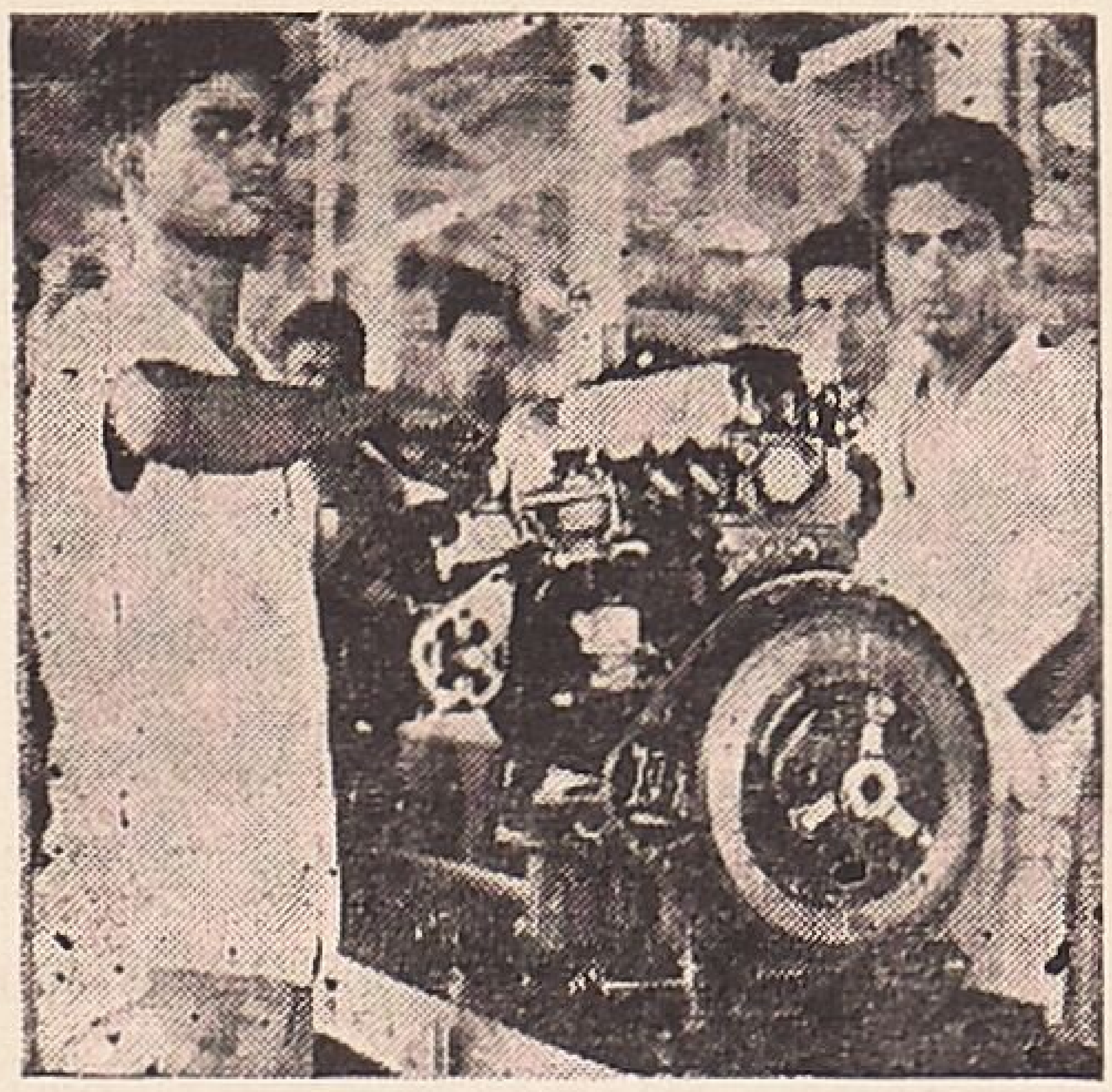
சென்னையிலிருந்து 18 மைல் தொலைவில் வண்டலூரில் அழகிய சிறு குன்றின் அடிவாரத்தில் 59 ஏக்கர் நிலத்தில் 1950-ஆம் ஆண்டில் தொழிற்சாலைக்காக அடிந்தளக் கல்லை அப்போதைய மத்திய தொழிலமைச்சர் திரு. ஹரி கிருஷ்ண மேதாப் நாட்டினர். அடுத்த ஆண்டில், புதிய தொழிற்சாலைக்கு இயந்திரங்கள் மாற்றப்பட்டு, உற்பத்தி தொடங்கியது. சுமார் 10 ஏக்கர் நிலத்தில், தொழிற்சாலை விரிந்து அமைந்துள்ளது.



எஃகுத் தகடுகளை வெட்டி, தேவைக்கு ஏற்ப வளைத்து, மடித்து கொடுக்கும் '' பிரஸ் '' எந்திரம்

## முன்னேற்றம்

கடந்த 12 ஆண்டு காலத்தில், ஸ்டாண்டர்ட் தொழிற்சாலையில் முன்னேற்றம் வியத்தகு முறையில் இருக்கிறது. 1950-ஆம் ஆண்டில் மாதம் 274 கார்களே தயாரிக்கப்பட்டன. 1960-ஆம் ஆண்டில் மாதம் 800 கார்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. தற்போது ஒவ்வொரு மாதமும் 360 கார்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. அதாவது ஆண்டிற்கு 4000 கார்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. 1952ல் இங்கு பணியாற்றிய தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 918. தற்போது தொழில் நுட்பத்தில் சிறந்த பயிற்சி பெற்ற 1,500 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள்.



மோட்டார் இஞ்சின் தயாராகிறது

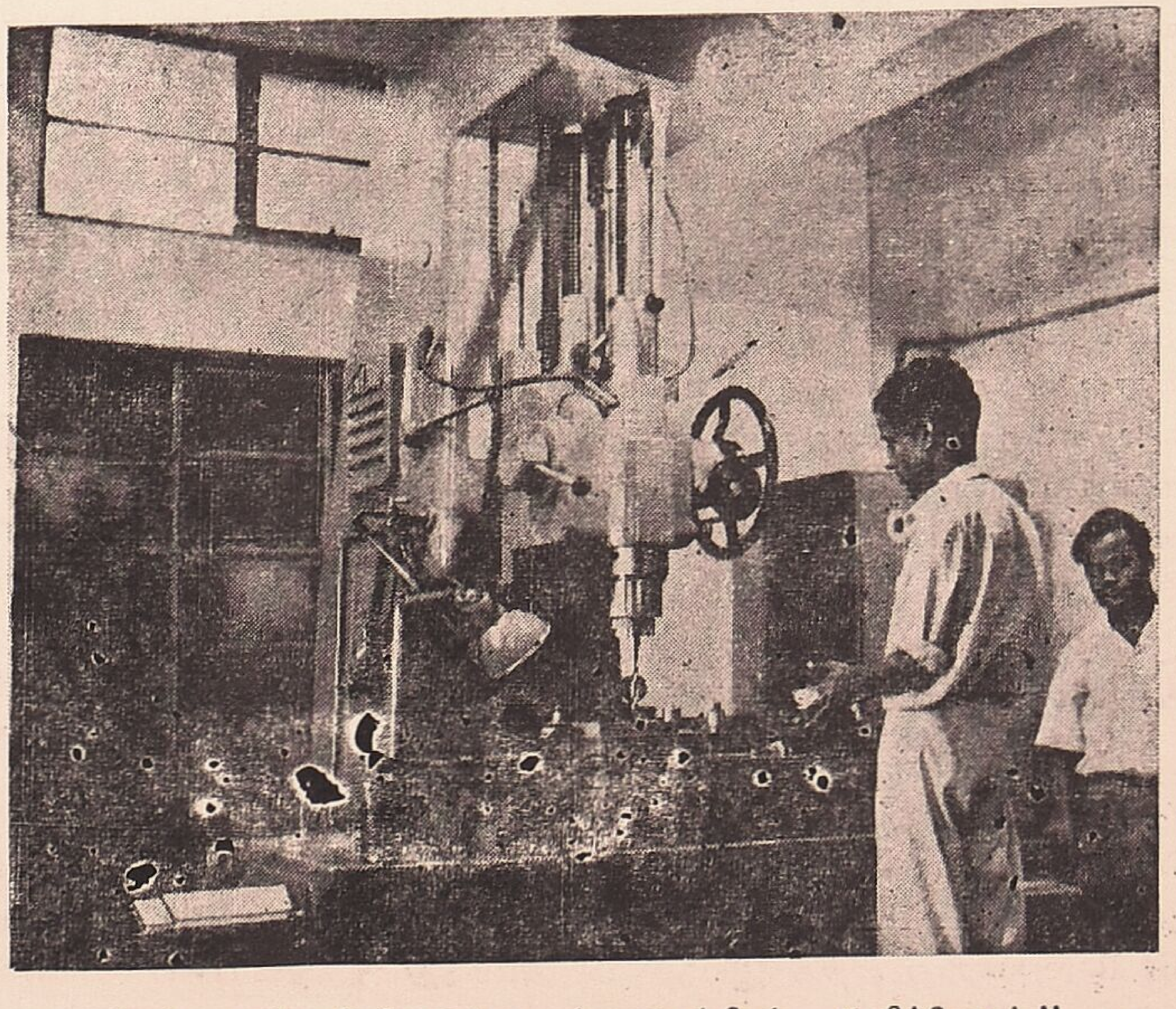
இனி கார்கள் எப்படி தயாரிக்கப்படுகிறதென்பதைப் பார்ப்போம். ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் காரில் சுமார் 5000 பாகங்கள் இருக்கின்றன. சுமார் 35% பாகங்கள் குறிப்பாக காருக்குத் தேவையான "பாடி" பகுதிகள் மட்டுமே பிரிட்டனிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது. மீதமுள்ள 65 சதவிகித பாகங்கள் உள்நாட்டிலேயே ஆங்காங்கு பல்வேறு சிறு தொழிற்சாலைகளிலிருந்தே வாங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு பாகத்தையும் சீராக்கி இறுதி உருகொடுத்த பின்னர், ஒன்றாக இணைத்து கார் தயாரிக்கிறார்கள்.

## தொழிற் கூடங்கள்

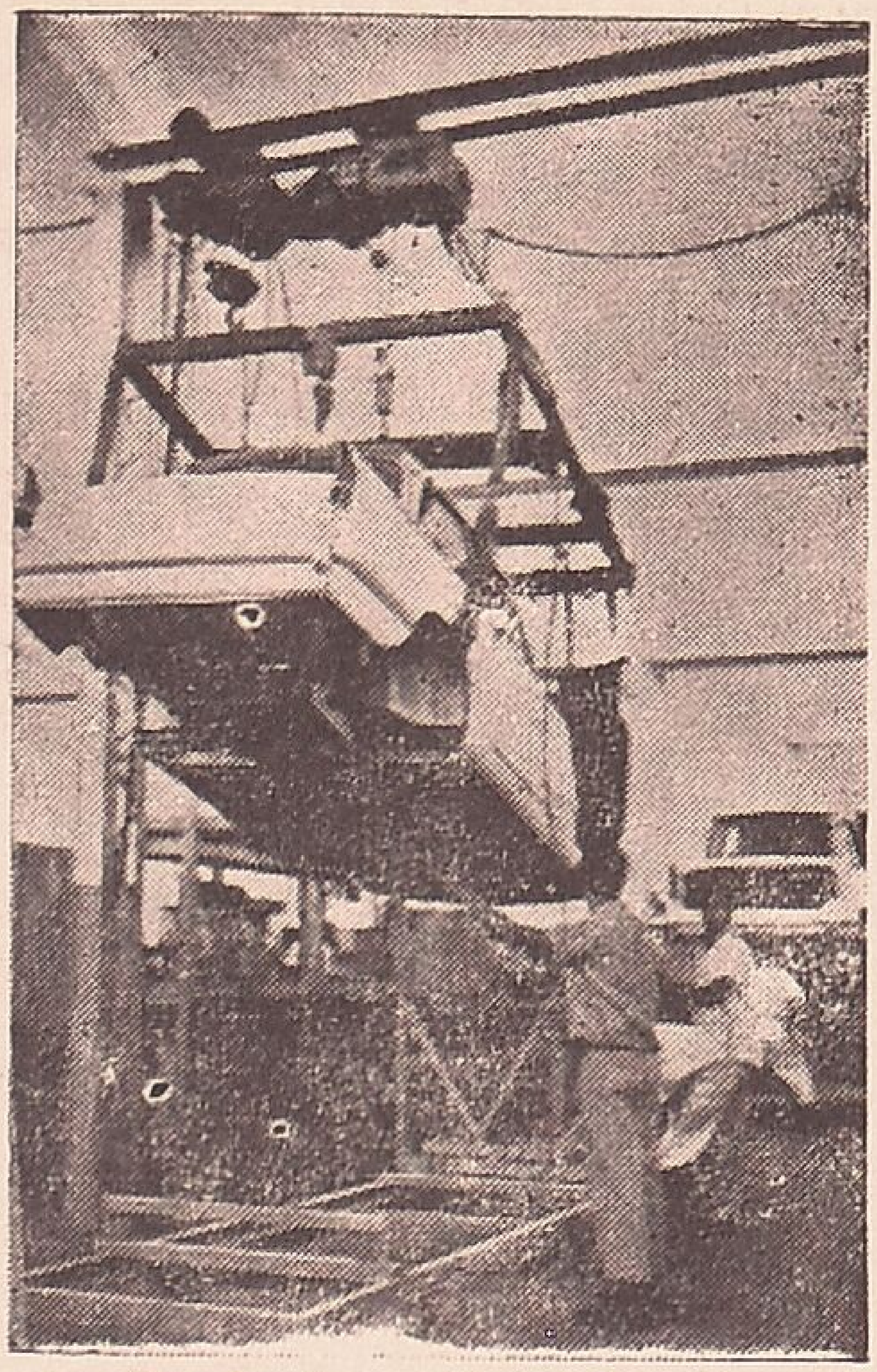
கண்ணுக்குக் குளுமையான பசுமையான மரங்கள் நிறைந்த குன்று பின்னணியில் நிமிர்ந்து நிற்க, முன்புறம் வரிசையாக தொழிற்கூடங்கள் அமைந்துள்ளன. வெளிச்சமும் நல்ல காற்றோட்ட வசதியும் கொண்ட தொழிற்கூடங்களில் நல்ல சுகாதார சூழ்நிலையில் தொழிலாளர்கள் சுறுசுறுப்பாக பணியாற்றுகிறார்கள்.

இறக்குமதியாகும் 'பாடி''க்குத் தேவையான பல்வேறு பகுதிகள், சுத்தம் செய்யப்பட்டதும் ஒன்றாக வெல்ட் செய்யப்படுகின்றன. அடிப்பாகம் தனியாகவும், மேல்பாகமும் தனித்தனியாக "வெல்ட்" செய்யப்பட்டு, பின்னர் ஒன்றாக இணைக்கப்படுகின்றன. அடிப்பாகம் துருப்பிடிக்காமல் தடுக்க ஒருவித தார் பூசப்படுகிறது. "பாடி"க்கும் முதல் வர்ணப்பூச்சு நடக்கிறது.

"மெஷின் ஷாப்" எனப்படும் இயந்திரக் கூடத்தில் இஞ்சினின் தலைப்பாகம் தயாரிக்கப்படுகிறது. இஞ்சினின் பல்வேறு பாகங்களை உள்ளடக்கிக் கொள்ளும் வார்ப்படபாகம் இங்கு சீராக்கப்படுகிறது. துளையிட்டும், மறையிட்டும் மற்றும் பலவித காரியங்களுக்குப்பின், இறுதியாக்கப்படுகிறது. முடிவில் எல்லாம் முறையாக ஒழுங்காக இருக்கிறதாவென்பதை ஓர் இன்ஸ்பெக்டர் சரிபார்க்கிறார். டூல்ஸ் ஸ்டோர்ஸ் என்ற பகுதியில் துண்டு போடவும், வெட்டவும் துளை போடவும் பல்வேறுவிதமான எஃகுக் கருவி அச்சுகள் பலவிதமான அளவுகளில் இருக்கின்றன.



துல்லியமாகத் துளைபோடும் அபூர்வ இயந்திரம், "ஜிக்போரர்" ஏர்கண்டிஷன் அறையில் அமர்ந்துள்ளது !



காரின் மேல்பாகம்! இனிமேல்தான்
சாதனங்களைப் பொருத்தவேண்டும்

அடுத்து, இயந்திரத் தொழிற்கூடத்தில் பல்வேறு சாதனங்களை இழைக்கக்கூடிய சாணை இயந்திரங்கள் அணியணியாக இருக்கின்றன! 'ஹீட் டிரீட்மெண்ட்' தொழிற்கூடத்தில் உலை அடுப்புகள் இருக்கின்றன. இங்கு காரின் சில குறிப்பிட்ட பாகங்களை உலையில் உஷ்ணப்படுத்தி பின்னர் திடீரென்று குளிர வைக்கிறார்கள். அதன் பின், அந்தப் பாகங்கள் சாதாரமாகத் தேய்வதில்லை. "கியர்ஷாப்" கூடத்தில் பல் சக்கரங்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. 30 வினாடிகளில் எஃகு பல்சக்கரங்கள் தயாராவதைப் பார்க்க விந்தையாக இருக்கிறது. தானியங்கி இயந்திரங்கள் பலவித எஃகு பாகங்களைத் தயாரிக்கின்றன.

## இயந்திரங்களின் மன்னன்!

இந்தத் தொழிற்சாலையில் இயந்திரங்களின் மன்னனாக ஓர் இயந்திரம் கொலுவீற்றிருக்கிறது. "குளு குளு" வென்று ஏர்கண்டிஷன் செய்யப்பட்ட அறையில் 'ஜிக்போரர்' (Jig Borer) என்ற அந்த இயந்திரம் அமர்ந்து உள்ளது! விலை எவ்வளவு தெரியுமா? பல இலட்சம் ரூபாய்கள்! அப்படி என்னதான் இந்த இயந்திரம் செய்கிறதெனக் கேட்பீர்கள்.

ஓர் அங்குலத்தில் 20,000-த்தில் ஒரு பகுதி வரை அளவிட்டு எந்தக் கோணத்தில் துளையிட வேண்டுமோ அந்தக் கோணத்தில் துல்லியமாகத் துளையிட்டு விடுகிறது. பார்க்க எளிதாகத் தோன்றினாலும் எவ்வளவு பெரிய காரியத்தைச் செய்கிறது!

அடுத்து, இஞ்சின் பிரிவைப் பார்ப்போம். ஒவ்வொரு சிறு சமானாக இணைத்து இஞ்சினைத் தயாரிக்கிறார்கள். இறுதியில், இஞ்சினை 4 மணி நேரம் இயக்கிவிட்டு, ஏதேனும் குறைபாடுகள் இருக்கின்றனவா என்பதைச் சோதித்துப் பார்க்கிறார்கள்.

ஏற்கனவே மூன்று முறை வர்ணம் பூசப்பட்ட வண்டியில் இஞ்சின் இணைக்கப்படுகிறது. பின்னர் இருக்கைகள் பொருத்தப்படுகின்றன. ஸ்பிரிங் வைத்துக் கட்டி பஞ்சு ரப்பர் திண்டுகளைத் திணித்து கலிகோத் துணியால் மூடி மறைத்து அழகான இருக்கைகளாக அமைக்கிறார்கள். பிரதான அசெம்பிளித் தொழிற்கூடத்தில் இஞ்சின் பூட்டப்பட்ட வெறும் வண்டியில் ஏயர்கள் இணைக்கப்பட்டு, பாட்டரிகள் பொருத்தப்படுகின்றன. சக்கரங்களும் டயர்களும் மாட்டப்படுகின்றன.

## இறுதி சோதனை

பலவிதமான மாதிரிச் சாலைகள் அமைந்த சோதனைச் சாலையில் மோட்டார் காரை ஓட்டி எல்லாம் சீராக இருக்கின்றனவா என்பதைச் சோதனை செய்து பார்க்கிறார்கள். ஸ்டாண்டர்ட் கார் தயாரிப்பதற்காக வாங்கப்படும் பல்வேறு சாதனங்கள் பெரிய சேமிப்பு அறையில் சேமித்துவைக்கப்படுகிறது. புதிதாக வேலைக்குச் சேருகிறவர்களுக்கு இயந்திரங்களில் பயிற்சியளிப்பதற்காகத் தொழிற்பள்ளி ஒன்றும் இருக்கிறது.

முடிவில் கலால் வரி செலுத்தப்பட்டு கார் வெளியே அனுப்பப்படுகிறது. தினசரி 18 புத்தம் புதிய கார்கள் பளபளப்புடன் வெளியேறுகின்றன. இத்தொழிற்சாலையில் தினசரி 9 மணி நேரம் வீதம் வாரத்திற்கு 5 நாட்கள்தான் வேலை.

தொழிலாளர்களுக்கான உணவு விடுதி மெச்சத் தகுந்த முறையில் இருக்கிறது. சுத்தத்திற்கு ஓர் எடுத்துக் காட்டாக சமையலறை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மலிவான விலையில் உணவுப் பண்டங்கள் விற்கப்படுகின்றன. சமையலறையிலும் உணவு பரிமாறப்படும் இடத்திலும் ஈ, கொசு என்று எதையும் காண முடியாது! அவ்வளவு சுத்தம்! கூட்டுறவு கழகமொன்று தொழிலாளர்களுக்காக ஏற்படுத்தப் பட்டு மலிவான விலையில் பண்டங்கள் விற்கப் படுகின்றன.

## உற்பத்தி

1952-ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தித் தொடங்கிய ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார் தொழிற்சாலையில் இதுவரை 20,000 மோட்டார் கார்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன. இத் தொழிற்சாலையில் முதலில் ஸ்டாண்டர்ட் 10 என்ற மாடலும் வான்காடு டீலெக்ஸ் ஸ்பெஷல் ஆகிய மாடல்களையும் தயாரித்த பின்னர் தற்போது 'ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட்'' தயாரிக்கப்படுகிறது.

அவ்வப்போது கார்களில் வசதிக்காக சில சீர்திருத்தங்கள் செய்வதற்காக புதுமாடல் தயாரிக்கப்படுகிறது. ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட் வண்டியில் சாய்வாக சொகுசாக அமர்ந்து பயணம் செய்யலாம். அமர்ந்தவாறே எல்லா திசையிலும் நன்றாகப் பார்க்கலாம். ஐவருக்குத் தாராளமாக இடவசதி இருக்கிறது. ஸ்டாண்டர்ட் காரின் குறிப்பிடத் தக்க மற்றொரு அம்சம் ஸ்டியரிங்கை முழு அளவில் சுற்றினால் 25 அடி சுற்றுக்குள் ஒரு வட்டம் அடித்துவிடலாம். அதனால் அகலம் குறைவான தெருக்களில் எளிதில் திருப்ப வசதியாக இருக்கும். தற்போது ஸ்டாண்டர்ட் கார்களுக்கு இரண்டே கதவுகள்தான். நான்கு கதவுகள் கொண்ட கார்களைத் தயாரிக்க திட்டமிட்டிருக்கின்றனர்.

இந்தியாவில் தயாரிக்கப்படும் கார்களில் ஸ்டாண்டர்ட் கார்தான் விலை மலிவு. தற்போது விலை சுமார் 13,780 ரூபாய்.

## மெல்லிடையாள்!

பிடி இடை துவள, கால்கள் தரையில் பட்டதோ, படவில்லையோ என்று ஐயுறும் வண்ணம் ஒய்யாரமாக-ஒயிலாக நடந்து செல்லும் பூங்கொடி போன்ற மெல்லிடை மங்கைக்கு 'ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட்' மோட்டார் காரை ஒப்பிடலாம்!

பார்க்கப் பரவசமூட்டும் அழகான வடிவ அமைப்பு; கண்ணைக் கவரும் கவர்ச்சி; விரையும் ஒய்யாரம்; நளினம்ஆகிய அம்சங்கள், ''ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட்'' மோட்டார் கார்களில் காணலாம்.

இங்கு 5 வித வர்ணங்களில் கார்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. வெள்ளை, சாம்பல், பச்சை, கருப்பு, நீலம் ஆகிய வர்ணங்கள் பூசப்பட்டு கண்ணைக் கவரும் வகையில் பளிச்சென்று கார்கள், தொழிற்சாலையைவிட்டு வெளியே அனுப்பப்படுகின்றன.

1962-ஆம்ஆண்டில் 3641 கார்கள்உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1963-இல் 3340 கார்கள்தான் தயாரிக்கப்பட்டன. லைசென்ஸ் வரத் தாமதமும், மின்சார வெட்டுமே இதற்குக் காரணம்.

கார்களின் விலைகளும் லாப வரம்பும் அரசாங்கத்தினால் கட்டுப்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றன. இதனால் கார் தயாரிப்பில் நினைத்தவுடன் எவ்வித அபிவிருத்தியும் செய்துவிட முடியாதென்று தொழிற்சாலையின் தலைமை இஞ்சினீயர் திரு. கே. என். இராமநாதன் கருத்துத் தெரிவித்தார்.

காரின் மேல் வரம்பு விலையை 1957 ஆம் ஆண்டில் அரசினர் நிர்ணயித்தனர். கடந்த 7 ஆண்டுகளில் பல்வேறு சாதனங்களின் விலைகள்


மெடோஸ் என்ஜின் ஸ்பெஷலிஸ்ட்ஸ்;

**மலர் மோட்டார் டீசல் ஒர்க்ஷாப்**

**கலரம்பட்டி ரோடு,**

**சேலம் - 1**

புரோப்: **M. பீட்டர்.**

வெகுவாக உயர்ந்துவிட்டன. ஆனல் காரின் விலைதான் உயரவில்லையென்ருர் திரு. இராமநாதன்.

## விலை குறையுமா ?

விலை மலிவான "ஜனதா" கார் வேண்டுமென்று சாதாரண மக்கள் நினைக்கிருர்கள். இது சாத்தியமா?

மற்ற நாடுகளுடன் ஒப்பிடும்போது நம் நாட்டில் காரின் பல்வேறு பாகங்களுக்குக் கடுமையான வரி விதிக்கப்படுகிறது. காரின் மொத்த மதிப்பில் 40 சதவிகிதம் வரியாக விதிக்கப்படுகிறது. வரிகளைக் கணிசமாகக் குறைத்தால், காரின் உற்பத்தி செலவு குறைந்து விலையும் குறையும். காரின் அமைப்பில் பல மாறுதல்களைச் செய்து, சிறு சாதனங்கள் வாங்குவதில் சிக்கனம் செய்து, பெருமளவில் கார்களை உற்பத்தி செய்தால், கார்களை மலிவான விலையில் விற்கலாம் என்று "ஸ்டாண்டர்ட் மோட்டார்" தொழிற்சாலை தலைவர் திரு. கே. கோபாலகிருஷ்ண கருத்து தெரிவித்திருக்கிருர்.

தேவையான பல்வேறு பாகங்களை, உள்நாட்டிலேயே வாங்கும்படியாக அரசு சொல்கிறது. ஆனல், வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதைவிட, உள்நாட்டு சாமான்கள் விலை இரண்டு மடங்காக இருக்கிறது என்கிருர் திரு. கோபாலகிருஷ்ண.

ஸ்டாண்டர்ட் காரில் 5,000 பாகங்கள் இருக்கின்றன. காரின் விலை கட்டுப்படுத்தப்பட்டிருப்பதுபோல், காருக்குத் தேவையான பாகங்களின் விலைகள் கட்டுப்படுத்தப்படவில்லை. 1963 இல் ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட் காரின் விலை 13,216·80 ரூபாயாக இருந்தபோது, அதில், ரூ. 5,174 வரி அடங்கியிருந்தது. கார் விற்பனையில் இலாப வரம்பு தயாரிப்பாளருக்கு 2 சதவீதத்திற்கும் குறைவே! தற்போது, ஒரு கார் விற்ருல் உற்பத்தியாளருக்குகிடைக்கும்இலாபம் 100 ரூபாய்க்கும் குறைவே !

70 சதவீத இந்திய பாகங்கள் அடங்கிய 1 டன் வாகனம் தயாரிக்க இந்திய அரசு அனுமதித்திருக்கிறது. 1965 ஆம் ஆண்டின் பின் பகுதியில் உற்பத்தி தொடங்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆண்டுக்கு 50,000 முதல் 1,00,000 கார்கள் வரை தயாரிக்க "ஸ்டாண்டர்ட்" நிறுவனத்தார் ஒரு திட்டம் தயாரித்து அனுப்பியுள்ளனர். அது இன்னும் இந்திய அரசின் "நீண்ட ஆராய்ச்சி" யில் இருந்து வருகிறது! என்று அவர் கூறியிருக்கிருர்.

இந்தியாவில் தற்போது 4 இலட்சம் கார்களே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

## இலாபமா ?

இலாப வரம்பு மிகவும் குறைவாகவே இருக்கிறது. காரின் விலையை உயர்த்த அரசு அனுமதிக்கவில்லை. காருக்குத்

"ஸ்டாண்டர்ட் ஹெரால்ட்" கார் தயாராகிறது. அடிப்பாகத்தில் ஒரு பாகத்தை, ஊழியர் பொருத்துகிருர்.

# கேரள போக்குவரத்து கமிஷனரின் பார்வைக்கு சேலம் ஜில்லா லாரி அதிபர்கள் அனுப்பியுள்ள கடிதத்தின் சாராம்சம்

**மதிப்பிற்குரிய ஐயா,**

தங்கள் மேலான பார்வைக்கு கீழ்க்கண்ட சில விஷயங்களைச் சமர்ப்பிக்கிறோம். அதை உடன் கவனித்து ஆவன செய்யக்கோருகிறோம்.

கடந்த இரண்டு வருடங்களாக, சென்னை மாகாணத்தைச் சேர்ந்த சரக்கு ஏற்றும் வாகனங்கள் கேரள மாநிலத்திற்குள் நுழைவதற்காக நிரந்தர அனுமதி கேட்டு விண்ணப்பித்துக்கொண்டபொழுதெல்லாம் மூன்று மாத தவணையுள்ள அனுமதியே வழங்கப்பட்டு வந்துள்ளது. இவ் விஷயம் சம்பந்தமாக 1964-ம் வருடம் டிசம்பர் மாதம் திருவனந்தபுரத்தில் உள்ள தங்கள் அலுவலகத்திலும் ஒரு மகஜர் சமர்ப்பித்திருக்கிறோம்.

1965-ம் வருடம், பிப்ரவரி மாதம் 11-ந் தேதி நாங்கள் இது விஷயமாகத் தங்களைக் காணுவதற்காகத் தங்கள் அலுவலகத்திற்கு வந்திருந்த பொழுது, தாங்கள் மனமுவந்து எங்களுக்கு பேட்டியளித்தீர்கள். அதற்காக மிக்க நன்றி செலுத்துகிறோம். அந்தப் பேட்டியின் போது தங்கள் அலுவலகத்திலிருந்து நிரந்தர அனுமதி பெறுவதிலுள்ள கஷ்டங்களையும் தற்காலிக அனுமதியே வழங்கப்பட்டு வருகிறது என்பதையும் நாங்கள் விளக்கிச் சொன்னோம். தாங்களும் அவ்விஷயத்தை விரைவில் கவனிப்பதாகச் சொன்னீர்கள். ஆனால் இதுவரை அவ் விஷயம் சம்பந்தமாக எங்களுக்கு ஒரு தகவலும் வரவில்லை. எங்களுடைய விண்ணப்பங்கள் மட்டும் கேரள மாநில கெஜட்டில் வெளிவந்துள்ளன.

எனவே, இவ்விஷயத்தைத் தங்களுக்கு மீண்டும் நினைவூட்டுவதுடன், இந்த விஷயத்தை உடன் கவனித்து, குறைந்த பட்சம் 1965, மார்ச் 31-தேதியுடன் முடிவுறும் காலாண்டிலிருந்தாவது நிரந்தர அனுமதி வழங்கக் கோருகிறோம்.

இது சம்பந்தமாகத் தங்களை மீண்டும் பேட்டிகாண உத்தேசித்திருந்தோம். ஆனால், தற்போது நடைபெறும் இந்தி எதிர்ப்புக் கிளர்ச்சி காரணமாக எங்களால் பஸ்ஸிலோ அல்லது ரயிலிலோ வர இயலாது என்பதை நாங்கள் விளக்க வேண்டியதில்லை. தாங்களே நன்குணர்வீர்கள்.

இந்த அனுமதி பெறுவதற்காக, ஒரு மனிதர் நிறைய பொருள் செலவு செய்துகொண்டு, பலவித கஷ்டங்களைச் சமாளித்துக் கொண்டு, சரியான உணவில்லாமலும் நாள் கணக்கில் திருவனந்தபுரத்தில் தங்கியிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட கஷ்டங்களை ஒரு லாரி மட்டும் வைத்திருக்கும் உரிமையாளர்களால் சமாளிக்க இயலவில்லை. அதனால், அவர்கள் நஷ்டத்திற்கே தங் தங்கள் வாகனத்தை விற்றுவிட்டு இத் தொழிலையும் விட்டு விடுகிறார்கள்.

ஆகையால். தமிழ்நாடு வாகன உரிமையாளர்களின் கஷ்டநஷ்டங்களைப் பூரணமாக உணர்ந்து, குறைந்த பட்சம் 1965, மார்ச், 31-ம் தேதியுடன் முடிவடையும் கால் ஆண்டிலிருந்தாவது நிரந்தர அனுமதி வழங்கினால், லாரி உரிமையாளர்களுக்குத் தாங்கள் செய்யும் உதவியைப் பாராட்டுவதுடன், தங்களை என்றும் மறக்கவும் மாட்டோம்,

எங்களுக்குச் சாதகமாக விரைவில் உத்தரவுகளை அனுப்புவீர்கள் என்று எதிர் பார்க்கிறோம்.

தங்கள் உண்மையுள்ள,

**எஸ். சின்னசாமி,**

காரியதரிசி.

---

**—முன் பக்கத் தொடர்ச்சி**

கார்களுக்கான கூண்டுகள் (பாடிகள்) தயாரிப்பதற்கான வசதி இங்கு இன்னும் ஏற்படவில்லை. இதற்கும், மற்றும் இன்னும் பல காரியங்களுக்கும் தேவைப்படும் "பிரஸ்ஸிங் இயந்திரங்களை" பிரிட்டனிலிருந்து இறக்குமதி செய்ய ஏற்பாடு செய்யப்படுகின்றன. இதற்கு கட்டிடம் கட்டப்பட்டும் வருகிறது. அடுத்த ஆண்டிற்குள் 'பிரஸ்ஸிங்' தொழிற்கூடம் இயங்கத் தொடங்கும் என எதிர்பார்க்கலாம்.

தென்னகத்தின் தொழில் வளர்ச்சியில், "ஸ்டாண்டர்ட்" மோட்டார் பிராடக்ட்ஸ் ஆப் இந்தியாவின் பணி, குறிப்பிடத்தக்கது. இவ்வளவு குறுகிய காலத்தில் தொழிற்சாலை கணிசமான அளவு முன்னேறியிருப்பதற்கு தலைவர் திரு. கே. கோபாலகிருஷ்ண, டைரக்டர் திரு. கே. என். இராமநாதன் ஆகியோரின் அயராத உழைப்பும், நிருவாகத் திறமையும், தொழிலாளர் ஒத்துழைப்பும் கடமை உணர்ச்சியுமே காரணங்களாகும்.

— இந்தியச் செல்வம்.

# பெண் முன்பு காரோட்டியைக் கண்டிக்காதீர்!

## போலீஸாருக்குப் புது உத்திரவு

பொதுமக்களுக்கும் போலீசாருக்கும் இடையே சுமுகமான உறவை ஏற்படுத்துவதில் மேற்கு ஜெர்மனியிலுள்ள முனீச் நகரைச் சேர்ந்த போலீசார் இப்போது கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். மக்களிடம் மரியாதையுடன் நடந்துகொள்ளவும், மக்களின் உண்மை நண்பனாகவும், உதவியாளனாகவும், அதே சமயத்தில் சட்ட ஒழுங்கை நிலைநாட்டும் காவலனாகவும் எப்படி நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்பது குறித்து போலீஸ்காரர்களுக்கும், அதிகாரிகளுக்கும் கற்பிக்கப்படுகிறது.

முனீச் போலீஸ் இலாகாவில் இப்போது மனோதத்துவ நிபுணர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். சட்டத்தை மீறுபவர்களையும், குற்றம் புரிபவர்களையும் மனோதத்துவ முறைப்படி எப்படி அணுக வேண்டும் என்பதை போலீசாருக்கு இந்த நிபுணர் சொல்லிக் கொடுக்கிறார். போக்குவரத்து விதிகளை மீறுபவரை உடனே தண்டித்து, அவரது டிரைவிங் லைசென்ஸைப் பறிப்பது சரியல்ல. மாறாக அவரிடம் இதமாக பேசி, அவர் செய்த குற்றத்தை அவரே உணரும்படி செய்து, இனிமேல் அவ்விதம் குற்றம் செய்யக்கூடாது என்ற மனப்பான்மையை அவருக்கு ஏற்படுத்தும் வகையில் போலீசார் நடந்துகொள்ளவேண்டும். அதிகார தோரணையும், கடுமையான தண்டனையும் ஒருவருக்கு பிடிவாதக் குணத்தையும் மீண்டும் குற்றம் புரியும் எண்ணத்தையும் தோற்றுவிப்பதாக நிபுணர் கருதுகிறார். எனவே, எந்த நபரிடமும் நட்போடும்' அன்போடும் பேசி அவரது குற்றத்தை ஒப்புக்கொள்ளும்படி செய்ய முடியும் என அவர் கூறுகிறார்.

## நற்பலன்

இந்தப் புதிய மனோதத்துவ முறைகளினால் இப்போது நல்ல பலன்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. போலீசாருக்கும் பொதுமக்களுக்குமிடையே நல்லுறவு வெகுவாகப் பலப்பட்டிருக்கிறது. போலீசாரைத் தங்கள் நண்பர்களாகக் கருத மக்கள் தொடங்கி இருக்கிறார்கள். போலீசாரும் மக்களின் உண்மையான சங்கடங்களை உணர்ந்து அவர்களுக்கு உதவி புரிவதில் அக்கறை காட்டுகிறார்கள். கலவரங்கள் நிகழும் இடங்களில்கூட போலீசார் வந்து அமைதியாக இருக்கும்படி கேட்டுக்கொண்டதும் மக்கள் அமைதியடைந்து கலைந்து செல்கிறார்கள். சமீபத்தில் ஒரு நாடக அரங்கில் "ஜாஸ்" இசைக் கச்சேரி நடக்கவிருந்தது. கச்சேரியில் பங்கு கொள்ளவிருந்த இசைவாணர் திடீரெனக் கச்சேரியை ரத்துசெய்துவிட்டு ஊர் செல்லக் கிளம்பினார். ஆத்திரமடைந்த ரசிகர்கள் அவரைப் பிடித்துத் தண்டிக்க விமான நிலையத்திற்கு விரைந்தனர். போலீசார் தலையிட்டு மக்களை அமைதிப்படுத்தி, இசைவாணரை மீண்டும் இசை அரங்கிற்கு அழைத்து வந்து நிகழ்ச்சி அமைதியாக நடக்க ஏற்பாடு செய்தார்கள்.

ஆத்திரமடைந்த கூட்டத்தை எப்படிச் சமாளிக்க வேண்டும் எனப் போலீசாருக்குக் கற்பிக்கப்படுகிறது. தவறுசெய்த காரோட்டியை ஒரு பெண்ணின் முன்னால் வைத்துக் கண்டிக்கக் கூடாது என்றும், அப்படிச்செய்தால், காரோட்டிக்கு ஆத்திரம் அதிகமாகும் என்றும் போலீசாருக்கு உத்திரவிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்தப் புதிய முறையினால் டிரைவர்களில் 33% பேர் போலீசாரிடம் மரியாதையுடனும், நட்புடனும் நடந்து கொள்கிறார்கள்.

(யூ. பி. எஸ்.)

நீங்கள் சந்தாதாரராகிவிட்டீர்களா?

'டிரைவர்'

ஆண்டு சந்தா ரூ. 6-00.

# ரஸ்தா சிக்னல்கள் நாடு முழுவதும் ஒரே மாதிரியாக இருக்கவேண்டியது அவசியம்

திரு. R. R. தில்லைநாயகம்
[ டிவிஷனல் இஞ்சினீயர் ( H & R W ) டிராபிக் இஞ்சினீயரிங் செல் ]

இன்று பிரயாணத்திற்கு மோட்டார் வாகனங்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. எனவே ரஸ்தா சிக்னல்களும் எச்சரிக்கைக் குறிப்புகளும் நாடு முழுவதும் ஒரே மாதிரியாக இருத்தல் அவசியம். அவை புரியாமலோ அல்லது சரியாக விளக்கப்படாமலோ இருந்தால் மோட்டார் வாகனத்தை ஓட்டிவரும் டிரைவர் குழப்பமடைந்து போய் விடக்கூடும். அதனுல் வரும் அபாயங்கள் கூட ஏற்படலாம்

சாலைப் போக்குவரத்தில் சாலை, வாகனம் டிரைவர் இந்த மூன்றுமே அடிப்படைத் தத்துவங்களாக விளங்குகின்றன. இவற்றில், பாதுகாப்பைப் பொறுத்தமட்டிலும் டிரைவரே பிரதானமாக விளங்குபவர். நிலைமைகளுக்குத் தகுந்தாற் போல் மோட்டார் வாகனத்தை ஓட்டிச் செல்பவர் அவரே. எனவே, சிக்னல்கள், எச்சரிக்கைக் குறிப்புகள், கோடுகள் போன்றவற்றில் அவருக்குப் பூரண உதவி அளித்தல் அத்தியாவசியமாகிறது. சாலைகளோ அல்லது கால நிலையோ சரியாக இல்லாவிட்டாலும் அவற்றிற்குத் தகுந்தபடி டிரைவர் வாகனத்தை மெதுவாக, எச்சரிக்கையாச் செலுத்தி நிலைமையைச் சமாளித்துவிடுவார். ஆனல், எச்சரிக்கைக் குறிப்புகளோ அல்லது சிக்னல்களோ தெளிவாக இல்லாவிட்டால் அவர் ரஸ்தாவின் நிலைமை எப்படிச் சமாளிக்க முடியும்? விபத்துக்கள் இப்படித்தான் நிகழ்கின்றன.

மேலும், ரஸ்தா சிக்னல்களும் குறிப்புகளும் தெளிவாக மட்டும் இருந்தால் போதாது; அவை உரிய இடத்தில், சட்டென்று பார்த்தாலும் பளிச்சென்று தெரியும்படியாக வைக்கப்படவேண்டும். அப்போதுதான் டிரைவர்கள் அவற்றைச் சுலபமாகப் பார்க்க இயலும். அத்துடன், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த இவை இன்றிமையாதவையும் விளங்குகின்றன. எனவே, அவை உகலமுழுவதிலும் ஒரே மாதிரியாக இருத்தல் அவசியம். அவற்றைப்பார்த்ததும் படிப்பறிவு இல்லாத ஒரு டிரைவர் கூட குழப்பமில்லாது அவற்றின் பொருளை உணர்ந்து கொள்ளும்படியாக அவை இருக்க வேண்டும்.

ஒரு சிக்னலைப் போல் அது வைக்கப்படும் இடமும் முக்கியமானது. வாகனத்தை ஓட்டி வரும் டிரைவர்களின் பார்வையில் பளிச்சென்று தென்படுவதுபோல் சீர்கேடான ரஸ்தாவைக் குறிக்கும் சிக்னலோ அல்லது தேவையான தகவலைத் தெரிவிக்கும் சிக்னலோ வைக்கப்படல்வேண்டும். அத்துடன், சாலையின் வளைவு

## சிறிய கார் உற்பத்தி

பிரான்ஸ் நாட்டின் ரெனல்ட்ஸ் மோட்டார் கம்பெனியின் சீனியர் டைரக்டர் ஒருவர் மார்ச் மாதம் 10-ம் தேதி தொழில் மந்திரி T. N. சிங்கைச் சந்தித்தார். இந்தியாவில் சிறிய கார்களை உற்பத்தி செய்யத் தமது கம்பெனி, மீண்டும் விரும்புவதாகக் கூறினர். ஆரம்ப ஆலோசனைக்குப் பிறகு இந்திய அரசாங்கம் ஒரு முடிவு செய்வதற்குத் தேவையான விவரங்களை விரைவில் சமர்ப்பிப்பதாக அவர் சொன்னர்.

(சுமார் மூன்று வருடங்களுக்கு முன்பு இந்தக் கம்பெனி, நமது அரசாங்கக் கூட்டுறவுடன் இந்தியாவில் வருடத்திற்கு 20,000 சிறிய கார்களை உற்பத்தி செய்ய விருப்பம் தெரிவித்தது நினைவிருக்கலாம்.)

களோ, மேடுபள்ளங்களோ அல்லது மரத்தின் இலைகளோ சிக்னல்களை மறைத்துவிடாமலும் இருத்தல் வேண்டும். அவை இரவிலும் தெரியும்படி ஒளி பிரதிபலிப்பினால் தெரிவது போல ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்க வேண்டும். சாலைப்போக்கு வரத்தை ஒழுங்கு செய்யும் சிக்னல்களும், எச்சரிக்கைக் கோடுகளும் எங்கும் ஒரேமாதிரியாக இருத்தலும் அவசியம். அவை அனுபவ பூர்வமாக இருக்கவேண்டுமோயன்றி, ஊகத்தினாலோ அல்லது அபிப்பிராயத்தினாலோ ஏற்பாடு செய்யப்பட்டவையாக இருக்கக் கூடாது. அவை சுருக்கமாகவும் இருத்தல் வேண்டும். மேலும், தேவையில்லாத இடங்களில் அத்தகைய சிக்னல்களை வைக்கவும் கூடாது. அதனால், டிரைவர்களுக்கு குழப்பம் ஏற்படுவதுடன், அத்தகைய சிக்னல்கள் மீது அவர்களுக்கு ஒரு அசட்டையான எண்ணமும் உண்டாகிறது. இந்த அசட்டைப் போக்கினால் பல விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருப்பது கண்கூடு.

இவற்றுடன் கூட ஒரு முக்கியமான விஷயத்தையும் கவனிக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஒரு எச்சரிக்கையை அறிவிக்கும் சிக்னல்கள் அனைத்துமே ஒரே மாதிரியாக இருத்தல் அத்தியாவசியமானது. அவற்றின் நிறம், உருவம், வாசகம் அனைத்தும் எங்கும் ஒன்று போலவே இருக்க வேண்டும்.

ரஸ்தா பாதுகாப்பிற்கு ஒழுங்கு செய்யும் சிக்னல்கள் முக்கியம் வாய்ந்ததாக விளங்குகிறது. அதனால், அவர்களுக்கு எவ்விதக் குழப்பமும் ஏற்படாவண்ணம் சிக்னல்களும் குறிப்புக் கோடுகளும் இருக்கவேண்டும். அதற்குத்தகுந்த நடவடிக்கைகள் உடனே எடுக்கப்பட வேண்டும். அத்துடன், அவற்றை நன்றாகக் கவனித்து, பாதுகாத்து வருதல் அவசியம். நன்றாகப் பாதுகாக்கப்படாத சிக்னல்கள் நிறம் மாறியும் உருத்தெரியாமலும் போய்விடுகின்றன. அப்படிப்பட்ட சிக்னல்களால் யாருக்குத்தான் என்ன பிரயோஜனம்? அவற்றை டிரைவர்கள் கவனிக்கவும் மாட்டார்கள்.

இன்று நாட்டின் பற்பல பகுதிகளில் சாலை விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழ்ந்தவண்ணமிருக்கின்றன. அத்தகைய விபத்துக்களால் பல உயிர்கள் பலியாகி வருகின்றன. கை, கால் போன்ற அங்கங்களை இழந்தவர்களைக் கணக்கிட முடியாது. இத்தகைய கோர விபத்துக்களைத் தவிர்க்க ரஸ்தா பாதுகாப்பு சிக்னல்களும் குறிப்புக் கோடுகளும் மிகமிக அவசியம். இந்த சிக்னல்களினால் டிரைவர்கள் பயனடைய வேண்டுமானால், அவற்றின் நிறம், பரிமாணம் வாசகம் ஒரேமாதிரியாக இருக்கவேண்டும். அவை தகுந்த இடத்தில் வைக்கப்பட்டு, நன்றாகப் பராமரிக்கப்படவேண்டும். இந்த வேலைகளுக்கு மேற்பார்வையாளர்களாக அத்துறையில் அனுபவம் மிக்கவர்களை நியமிக்க வேண்டும். ரஸ்தா பாதுகாப்பிற்கு இதுவே சிறந்தவழி!

(ஆதாரம்: இந்து, நாளிதழ்)

## ஒருமுனைவரி விஸ்தரிப்பு

சென்னை, ஆந்திர பிரதேச 'ரூட்'களில் சென்றுவரும் பஸ், லாரி முதலியவற்றுக்கு தற்போது அமலில் உள்ள மோட்டார் வாகனுதிகள் ஒருமுனைவரியானது சென்னை, கேரளம், மைசூர் 'ரூட்'களில் சென்றுவரும் வாகனுதிகளுக்கும் விஸ்தரிக்கப்படும் என்பது அசெம்பிளியில் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட போக்குவரத்து இலாகா குறிப்பு அறிக்கையிலிருந்து தெரிகிறது.

இதுவிஷயம் சென்னை, ஆந்திரா, மைசூர் மந்திரிகளும் கேரள சர்க்கார் பிரதிநிதிகளும் பிப்ரவரி மாதத்தில் சென்னையில் மகாநாடு கூடியபோது முடிவு செய்யப்பட்டது.

தொடர் நாவல்

# யாரும் நம்பவில்லை!

13

நெடுநேரம் வரை அந்தச் சமாதியின் முன் நின்றிருந்தேன். உண்மையில் அந்த இரவில் எனது விழிகளில் தென்பட்ட வெள்ளை மாளிகை அந்தச் சமாதிதான் என்பதை என்னாலேயே நம்ப முடியவில்லையென்றாலும், அப்படியும் இருக்கலாம் என்பதை வாசுவிடம் ஒப்புக்கொள்வதைத்தவிர வேறு வழியேதும் தோன்றவில்லை!

அக்கப்போர் நாயுடு சிலையென நின்றிருந்தார்: தன்னைமறந்த வியப்பிற்கு ஆளாகி நின்ற அவரிடம் நெருங்கி "என்ன நாயுடு சார்! அதிசயமாக இல்லை!" என்றேன்.

"அதிசயம் தான். ஆனால் அன்று உண்மையிலேயே நீ வீரபாகு என்ற மனிதனை சந்தித்திருப்பாய் என்றும் நான் நம்பவில்லை!" என்றார் வாசுவும் அவருடன் சேர்ந்து ஒத்துப் பாடினான் நாயுடுவையும் வாசுவையும் இனி நம்பச் செய்வது அவ்வளவு சுலபமானதாகத் தோன்றவில்லை. எனவே, "சரி நான் சந்திக்கவில்லை என்பதை உண்மையாக எடுத்துக்கொள்வோம். ஆனால் அன்று இரவு நடந்த குழப்பங்களுக்கான காரணம் என்னவாக இருக்கும் என்பதையாவது உங்களால் கூற முடியுமா?" என்று கேட்டேன்.

"காரணம் என்ன? இதற்கு எதையும் ஆராய வேண்டியதில்லை. யாருமில்லாத இடத்தில் தனிமையாக இருந்தபோது எதையாவது எண்ணி பயந்திருப்பாய் அந்த பயத்தில் எதையோ உளறிக்கொண்டு, என்னென்னவோ செய்திருக்கிறாய். நல்ல வேளையாக நான் வந்தேன். மலையாள மாந்திரீகன் உன்னை சுயநிலைக்குக் கொண்டுவந்தான். விஷயம் இவ்வளவுதான். இதைப்பற்றிய சிந்தனைகளுக்கு இத்துடன் முற்றுப்புள்ளி வைக்கவேண்டியதுதான்" என்றார் அக்கப்போர் நாயுடு.

"ஆமாம்! நீங்கள் சொல்வதுதான் சரி. ஆனாலும் இன்னும் அவர் வீரபாகுவின் சந்திப்பை உறுதிப்படுத்துவதற்கு ஏதாவது தடயம் கிடைக்காதா என்ற எண்ணத்தில் இருக்கிறார் என்று நினைக்கிறேன்" என்று கூறினான் வாசு.

அவர்கள் இருவரிடமும் நான் இனி எதுவும் கூறுவதில்லை என்ற முடிவில் மௌனமானேன். எனது கட்சியை வலுப்படுத்தி நிரூபிக்கத்தக்க ஆதாரம் எதுவும் இல்லாது திகைத்து நின்றேன் இம்மாதிரி அவர்கள் கூறும் அசட்டுத்தனமான கொள்கைகளில் எனக்கு நம்பிக்கை இல்லை.

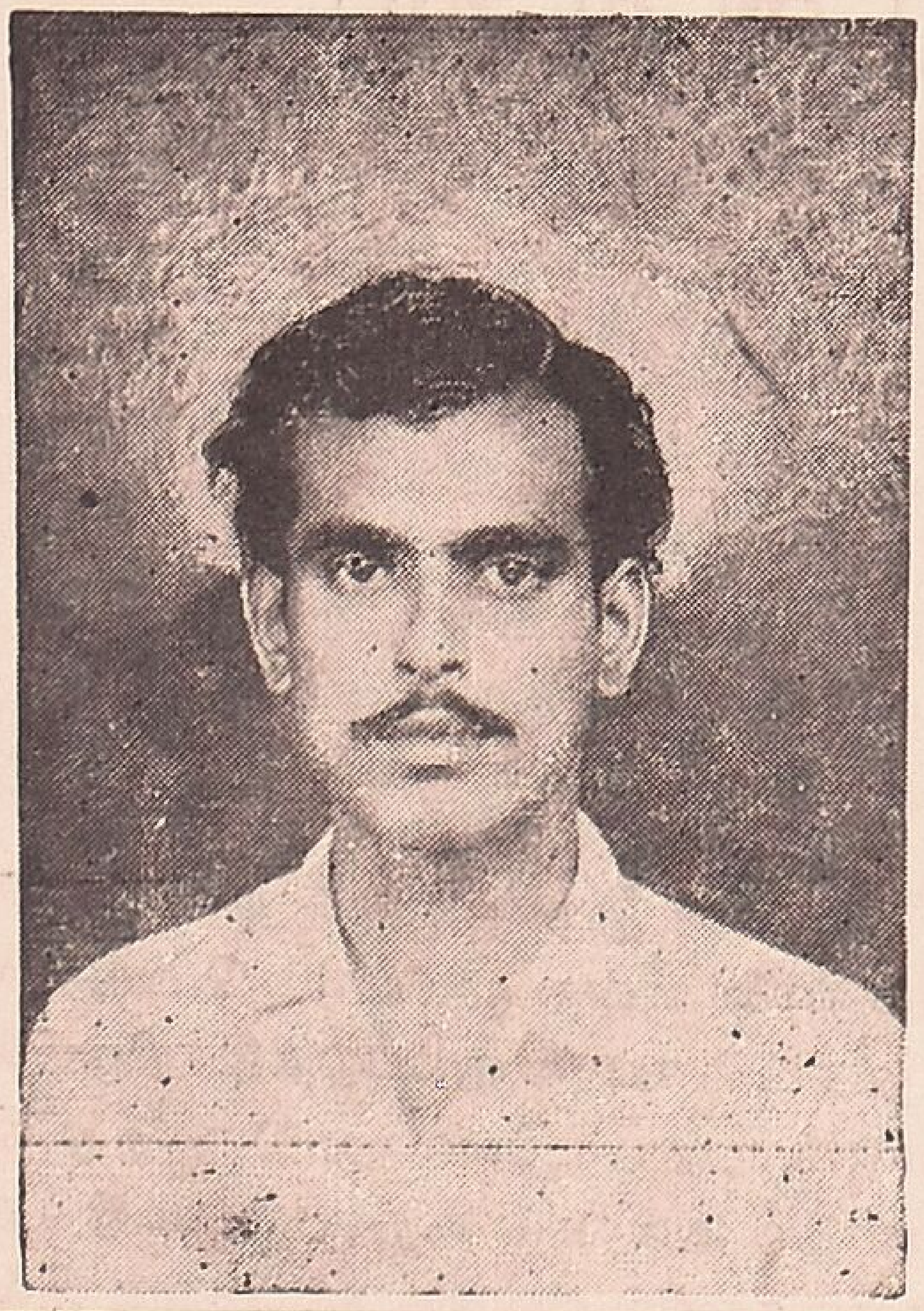
உண்மையில் நடந்த சம்பவங்கள் அனைத்தும் எனது நினைவில் தெளிவாகப் படிந்திருந்தது. ஆனால் அவர்கள் நம்பவேண்டுமே!

பல விதமான சிந்தனைகளுடன் லாரியை நோக்கி நடந்தேன். வாசுவும் நாயுடுவும் அந்தச்சமாதியின் முன்னேயே நின்றபடி ஏதோ பேசிக்கொண்டிருந்தனர். இம்மாதிரியான ஒரு சம்பவம் நிகழ்ந்தது விந்தையெனினும் சம்பவமே நடந்ததாக யாரும் நம்பவில்லை என்பது எனக்கு வருத்தமாக இருந்தது.

என் நினைவுக்கெட்டியவரை அதைப்பற்றி யோசனை செய்தும் கூட சரியான ஒரு முடிவுக்குவர இயலவில்லை. நாயுடு எப்பொழுதேனும் என்னைப்பார்க்கும் பொழுது கேலி செய்வார். இந்தச் சம்பவம் நிகழ்ந்து நெடு நாட்கள் கடந்து விட்டபோதிலும் அந்த வழியாகச் செல்லும்பொழுதும் அந்தச் சமாதி என் கண் முன்படும் பொழுதெல்லாம் அந்த விஷயம் என் நினைவில் எழுந்து மறைந்து கொண்டேயிருக்கிறது.

ஓய்வான வேளையில் சுற்றியிருக்கும் பலரிடம் இச்சம்பவம் பற்றிக் கூறுவதுண்டு கேட்பவர்கள் யாரும் நம்புவதில்லை!

(முற்றும்



சிறந்த பயிற்சி

குறைந்த செலவு

குறுகிய காலம்

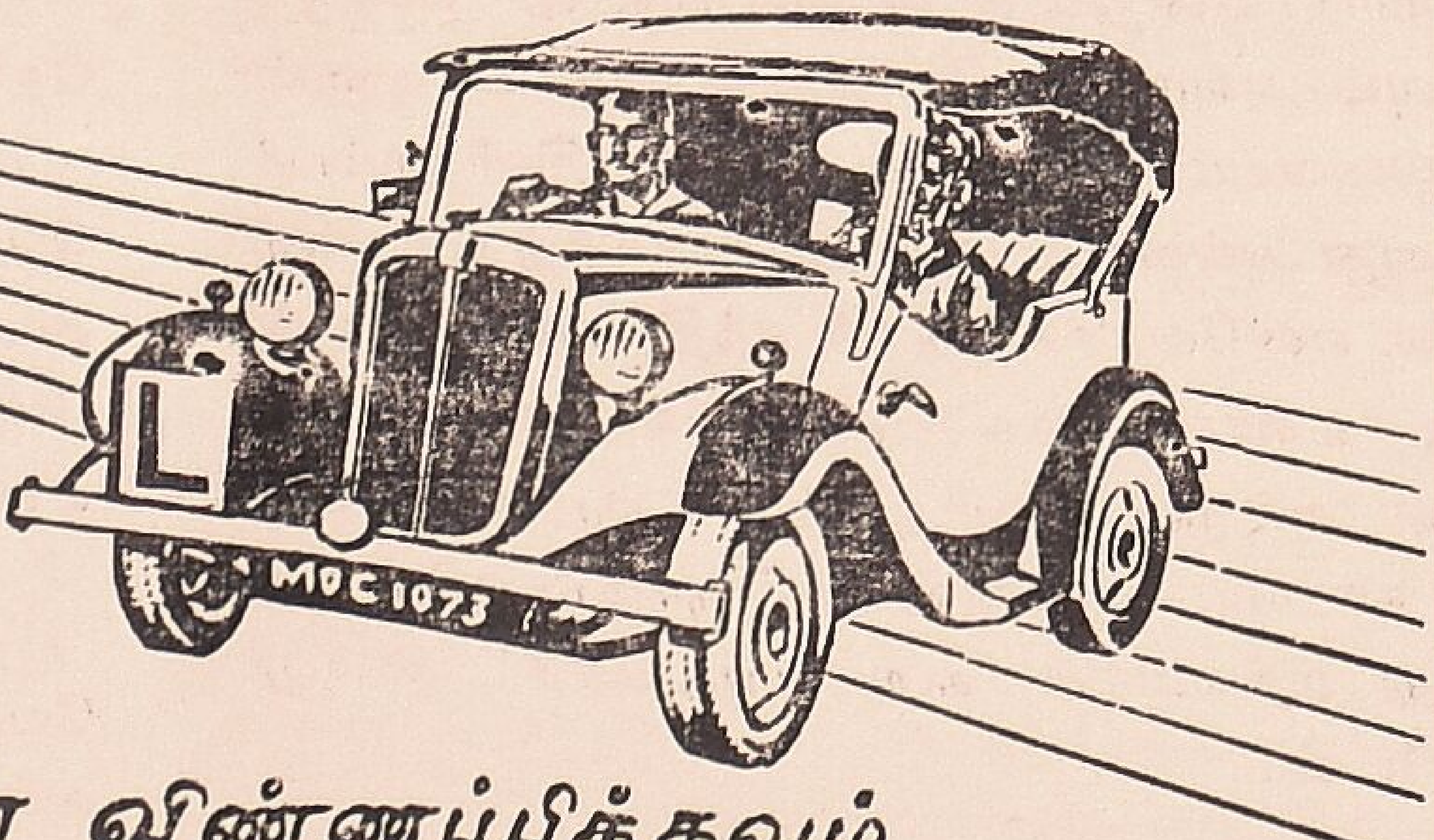
சுமார் 2 மாத காலத்திற்குள் மோட்டார் டிரைவிங் & மைனர் மெக்கானிஷம் கற்றுக்கொடுத்து அரசினர் லைசென்சும் பாட்ஜும் எடுத்துக் கொடுக்கப்படும்.

குறிப்பு:

1. குறிப்பிட்ட லீவ் நாட்களில் மட்டும் பயில விரும்புவோர்க்கு அந்த நாட்களிலும் குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயிற்சியளிக்கப்படும்
2. எமது இன்ஸ்டிட்யூட்டில் முதல் உதவிப் பயிற்சித் (FIRST AID COURS) மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுவர்

உரிமையாளர், ஆசிரியர்

**K. சேது**



மற்ற விபரங்களுக்கு

15 நயா பைசா ஸ்டாம்புடன் விண்ணப்பிக்கவும்

# செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட்

9. குப்புசாமிக் கவுண்டர் வீதி, பொள்ளாச்சி.

# ரஸ்தா போக்குவரத்துத்துறை அபிவிருத்தியில் ஏற்றத்தாழ்வுகள்

## திட்டங்களில் பயங்கர சீர்கேடு

['காமர்ஸ்' என்னும் பத்திரிகையின் 1964-ம் வருடத்திய ஆண்டு மலரில் ஐ. ஆர். டி. டி. ஏ-யின் தலைவர் திரு. G. L. ஆண்டர்ஸன் அவர்கள் எழுதிய கட்டுரையில், "தற்போதைய ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கடந்த மூன்று வருடங்களில் ரஸ்தாக்கள் நல்ல முறையில் விரிவுபடுத்தப் பட்டிருந்தாலும், நாட்டின் பிரம்மாண்ட தேவையைக் கருதும்போது அது மிகவும் சொற்ப வளர்ச்சியேயாகும். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரஸ்தா வளர்ச்சிக்கு 416 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இது மிகவும் குறைவு. அதே நேரத்தில் 1965–66-ல் ஒரு லட்சம் வாகனங்கள் தயாரிக்க வேண்டும் என்ற திட்டத்தில் 89 ஆயிரம் வாகனங்கள் தயாரிக்கப்படலாம் என்று கணக்கிடப் பட்டிருக்கிறது. இந்த வித்தியாசம் சொற்பமானதே. நாட்டின் வாகன உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் ரஸ்தா வளர்ச்சிக்குத் திட்டமிடப்படவில்லை" என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார். அவருடைய கட்டுரையின் சுருக்கத்தைக் கீழே தருகிறோம்.]

இயற்கையிலேயே இந்தியாவிற்கு அதிக ரஸ்தாக்கள் சிறந்த முறையில் தேவைப்படுகின்றன. நாட்டில் வர்த்தகம் பெருக, சாலைப் போக்குவரத்து அதிகமாகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து தடையில்லாமலும், துரிதமாகவும் நடைபெற அதிக ரஸ்தாக்கள் தேவைப்படுகின்றன. அத்துடன், அவை நல்ல முறையிலும் இருக்க வேண்டியது அவசியம்.

மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத்திட்டம் வகுக்கப்பட்டபொழுது ரஸ்தா பராமரிப்புக்கு 324 கோடி ரூபாய் மட்டுமே ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால், நாட்டின் வடகிழக்குப்பகுதிகளில் போக்குவரத்து மிக உச்ச நிலையில் இருந்ததாலும், மற்றும் பல ரஸ்தாக்களைப் போட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டதாலும் ரஸ்தா பராமரிப்புக்கு ஒதுக்கப்பட்ட தொகை 416 கோடி ரூபாயாக உயர்ந்தது ஆனால், அதுவும் பற்றாக்குறையாகவேதான் இருக்கும். நமது நாட்டின் பிரம்மாண்டமான தேவைக்கேற்ப, இருபது வருட சாலை அபிவிருத்தித் திட்டம் ஒன்று உருவாகியது. அத்திட்டத்தை வகுத்தவர்கள் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சாலை அபிவிருத்திக்கு 590 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட வேண்டும் என்று கூறியிருந்தார்கள். இது மிகவும் மிதமான திட்டமே. ஆனால், இதைக் கூட அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளாதது வருந்தத்தக்கது.

## தேசீய நெடுஞ்சாலைகள்

ரஸ்தா அபிவிருத்திக்கு ஒதுக்கப்பட்ட தொகை குறைவாக இருப்பதால், தற்போது திட்டமிடப்பட்டுள்ள இணைப்பு ரஸ்தாக்களை

## மேற்கு வங்காளம்

டெல்லி — கல்கத்தா தேசிய நெடுஞ்சாலை 2 நெ. வழியில், வட கல்கத்தாவிலிருந்து சப்தகிராமம் செல்வதற்கு 25·21 மைல் நீளத்தில் உப ரஸ்தா போடப்படுகிறது 367·6 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும் இந்த ரஸ்தா 15 சதவீதம் உருவாகியிருக்கிறது. 104·81 மைல் நீளமுள்ள ஜாய்பூர்பீல் — பீகார் எல்லை ரஸ்தா கல்கத்தா பம்பாய் தேசிய நெடுஞ்சாலை 6. கெடன் இணைந்தது. இதன் வேலையில் 20 சதவீதம் முடிவடைந்துள்ளது. இதிலுள்ள பெரிய பாலங்களில், 8·60 லட்சம் ரூபாய் செலவாகும் கங்சபதி பாலம் 100 சதவீதமும், 116 லட்சம் ரூபாய் செலவில் உருவாகும் ரூப்நாராயண் பாலம் 32 சதவீதமும் 1963 — 64ல் கட்டப்பட்டுள்ளன.

## பீகார்

தேசிய நெடுஞ்சாலை 6 நெ. — ஐச் சேர்ந்த சிச்ரா — சுபர்நவேகா பகுதி 14 மைல் நீளமுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலை 28 நெ ஐச் சேர்ந்த முஸாபர்பூர் பகுதி 64 மைல் நீளமுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலை 31 நெ. சேர்ந்த பசௌனி — புல்வெரியா பகுதி 100·95 மைல் பரப்புள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலை 33 நெ — ஐச் சேர்ந்த ராஞ்சி — பஹராஜோரா பகுதி 124·41 மைல் நீளமுள்ளது இவையனைத்திலும் வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

தேசிய நெடுஞ்சாலை 31 நெ.ல் திங்கராகாட் என்னும் இடத்தில் மகாநந்தா என்னும் பாலம் 104·12 லட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்பட்டு, அதன் வழியாகப் போக்குவரத்தும் நடைபெறத் துவங்கி விட்டது. தேசிய நெடுஞ்சாலை 2 நெ. ல் 266·45 லட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்படும் சோனி பாலம், தேசிய நெடுஞ்சாலை 31 நெ. ல் 48·88 லட்சம் ரூபாய் செலவில் உருவாகும் கண்டக் பாலம் ஆகியவற்றின் வேலைகள் முறையே 27 சதவீதமும், 41 சதவீதமும் முடிவடைந்திருக்கின்றன.

## ஒரிஸ்ஸா

தேசிய நெடுஞ்சாலை 5 நெ - ஐச் சேர்ந்த கட்டாக் - பீகார் எல்லைப் பகுதி ரஸ்தா 168 மைல் நீளமுள்ளது. இது 774 49 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்பட்டு வருகிறது. இதே நெடுஞ்சாலையில் 32·55 லட்சம் ரூபாய் செலவில் பிராபா பாலம் கட்டப்பட்டுள்ளது. இந்த நெடுஞ்சாலையிலேயே 155 2 லட்சம் ரூபாய் செலவில் மகாநதி பாலமும், 48·27 லட்சம் ரூபாய் செலவில் பிரம்மனி பாலமும்,


**LIGHT... FAST... HANDY**

BI-RW/56

Stabilise Your Production Costs with Wolf Portable Electric Tools

Drills • Grinders • Sanders • Blowers

Accredited Dealers

*Also Dealers for:*

Wolf Tools
Trisodium Phosphate
Automobile and Scooter Spare Parts
Good year. Firestone, Ceat and Mansfield Tyres and Tubes
Auto and Scooter Workshop

Wolf ELECTRIC TOOLS Regd. Trade Mark

INDUSTRY'S FIRST CHOICE

INDUSTRIAL DISTRIBUTORS

283, AVANASHI ROAD
COIMBATORE-1

PHONE : 5939

இணைத்தல், பாலம் கட்டுதல், சீர்கேடான ரஸ்தாக்களை அபிவிருத்தி செய்தல் ஆகியவை மட்டுமே கவனிக்கப்பட்டு வருகின்றன. திட்டப்படி 300 மைல் நீளமுள்ள இணைப்பு ரஸ்தாக்கள், 85 பெரிய பாலங்கள் ஆகிய வற்றைப் போட்டு முடிப்பதுடன், 3000 மைல் நீளமுள்ள சீர்கேடான ரஸ்தாக்களையும் அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும். தற்போது, 120 மைல் நீள இணைப்பு ரஸ்தாக்களும் 20 பெரிய பாலங்களும் போடப்பட்டிருப்பதுடன், 1200 மைல் நீள சீர்கேடான ரஸ்தாக்களும் 1963—64-ம் வருடத்தில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் முதல் மூன்று வருடங்களில் ரஸ்தாக்களை செப்பனிட 18·12 கோடி ரூபாய் செலவிடப்பட்டுள்ளது. ஆனால், உலக பாங்கைச் சார்ந்த சர்வதேச பராமரிப்பு சங்கம் கொடுத்த கடன் உள்பட 61·57 கோடி ரூபாய் இதற்கு ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது.

மேற்கு வங்காளம், ஒரிஸ்ஸா, மகாராஷ்டிரம், பீகார் ஆகிய மாநிலங்களில் சில குறிப்பிட்ட தேசீய நெடுஞ்சாலைகளையும், பம்பாய் மாநிலத்தில் கிழக்கத்திய துரித நெடுஞ்சாலையையும் அமைக்க ஐ. டி. ஏ. அபிவிருத்திக் கடன் 60 மில்லியன் டாலர்கள் (சுமார் 29 கோடி ரூபாய்) கிடைக்கவிருக்கிறது. அத்தொகையில் 395000 டாலர்கள் (சுமார் 18·81 லட்சம் ரூபாய்) பம்பாய் நகரத்திலுள்ள போக்குவரத்து பிரச்சனைகளை ஆராயவும், 2·5 கோடி ரூபாய் ரஸ்தா அமைப்பு சாதனங்களை வெளிநாட்டிலிருந்து வாங்கவும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

வெளி நாட்டிலிருந்து எந்திரங்கள் வரவும், ரஸ்தா அபிவிருத்திக்கான ஆராய்ச்சிக்கும், டிஸைன்கள், பிளான்கள் போட்டு முடிக்கவும் தாமதம் ஏற்பட்டதால், 1964-ம் வருடம் செப்டம்பர் மாதம் முடிய வேண்டிய இந்த வேலைகள் 1966-ம் வருடம் மார்ச் மாதம் முடிவடையப் போகின்றன.

## நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் வேலைகள் (மாநில வாரியாக):

### மகாராஷ்டிரம்

நான்கு குறுக்குப் பாதைகளுடன் கூடிய கிழக்கிந்திய துரித நெடுஞ்சாலை 13·63 மைல் நீளமுள்ளது. 194·47 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும் இந்த நெடுஞ்சாலையில் 1963—64ல் 49 சதவீத வேலை முடிவடைந்துள்ளது. கோத்பந்தர்—மேனூர் பகுதியிலுள்ள 8 நெ நெடுஞ்சாலை 37·50 மைல் நீளமுள்ளது. 200·85 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும் இந்த நெடுஞ்சாலையின் வேலை 16 சதவீதமே முடிவடைந்துள்ளது. இந்த நெடுஞ்சாலையில் கட்டப்படவிருக்கும் பெரிய பாலங்களில், 100 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும் பஸ்ஸெயின் கிரீக் பாலத்தின் வேலை 4 சதவீதமே நடைபெற்றுள்ளது. 12·42 லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும் வைதர்ணு பாலத்தின் வேலை 45 சதவீதம் முடிவடைந்திருக்கிறது. 12·42 லட்சம் ரூபாய் செலவில் உருவாகும் தன்ஸா பாலம் 60 சதவீதம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. வந்தாரி பாலம் 63 சதவீதம் கட்டப்பட்டு, கமான் கிரீக் பாலம் ஆரம்ப நிலையிலும் உள்ளன


S. சந்தானகிருஷ்ணன்,
8/104, மால் மில் ரோடு,
கோயமுத்தூர்-1

★ ஆட்டோ எலக்டிரிக் & டைனமோ ஆர்மிச்சர்
ரீவைண்டிங் ஸ்பெஷலிஸ்ட்

## தேசீய நெடுஞ்சாலையல்லாத பிற ரஸ்தாக்கள்

தேசீய நெடுஞ்சாலையல்லாத பிற ரஸ்தாக்கள் அபிவிருத்திக்கு மூன்ருவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் 2718 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தில் நாகாலந்து, சிக்கிம் மற்றும் மத்திய அரசாங்கத்தின் நேரடி ஆட்சிக்கு உட்பட்ட பிரதேசங்கள் இடம் பெறுகின்றன. (ஆனுல், கோவா டாமன் டையூ, பாண்டிச்சேரி- ஆகிய பிரதேசங்கள் இத்திட்டத்தில் இடம் பெறவில்லை. வெளிநாட்டிலாத போடும் தனி பட்ஜெட்டில் அவை இடம் பெறும்) மூன்ருவது திட்டத்தின் முதல் மூன்று வருடங்களில் இந்த ரஸ்தாக்கள் அபிவிருத்திக்கு 1112·88 லட்சம் ரூபாயும், அவற்றைப் பராமரிக்கவும் செப்பனிடவும் 275 86 லட்சம் ரூபாயும் செலவாகியுள்ளன.

## மத்திய அரசாங்க உதவிபெற்ற மாநில ரஸ்தாக்கள்.

ரஸ்தாக்களை விரிவுபடுத்தவும், செப்பனிடவும், புதிய ரஸ்தாக்களைப் போடவும் மாநில அரசாங்கங்களுக்கு மத்திய அரசாங்கம் கடனுகவும் மானியமாகவும் பண உதவி அளித்து வருசிறது. இத்திட்டத்தின்படி 1961–62–1963–64 வருஷங்களில் 1118-75 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறது. இதனுல் பயனடைந்த மாநிலங்கள் ஆந்திரப்பிரதேசம், அஸ்ஸாம், பீகார், குஜராத், ஜம்மு-காஷ்மீர், கேரளா, மகாராஷ்டிரம், மத்தியப் பிரதேசம், தமிழ்நாடு, மைசூர், ஒரிஸ்ஸா, பஞ்சாப் ராஜஸ்தான், உத்திரப் பிரதேசம், மேற்கு வங்காளம் ஆகியவை ஆகும். இந்த திட்டத்தில் புதிதாக ரஸ்தா போடும் திட்டம் எதுவுமில்லை. ஏற்கனவே போடப்பட்டு, முடிவு பெறுமலிருக்கும் ரஸ்தாக்களையே போட்டு முடிக்க திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்திட்டத்தின் விசேஷ அம்சங்களான மேற்குக் கடற்கரைரஸ்தாவும், பாஸ்ஸி—பதர்பூர் ரஸ்தாவும் போடப்பட்டு வருகின்றன, கோவாவிலுள்ள பகுதியையும் சேர்த்து மேற்குக் கடற்கறை ரஸ்தாவின் மொத்த நீளம் 763மைல் ஆகும் இதைப் போடுவதற்கு முதலில் 24.42 கோடிரூபாய் செலவிடத்திட்டமிடப்பட்டது. கோவாவிலுள்ள பகுதியிலும் ரோடு போடுவதற்காக மேலும் 5.50 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது. இத்திட்ட வேலை 1955-ம் வருஷம் ஏப்ரல் மாதம் ஆரம்பமாகிறது. இத்திட்டத்திற்கு மூன்ருவது ஐந்தாண்டுத்திட்டத்தில் மேலும் 7.5சோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனுல், இதுவும் பற்ருக் குறையாகவேதான் இருக்கும். கேவாபகுதியில் ரஸ்தா போடுவதற்கு 5.50கோடி ரூபாய் பின்னுல் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தாலும், மூன்ருவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குள் இந்த ரஸ்தா வேலை முடிவடைய வேண்டுமானுல் மேலும் நிதி தேவைப்படும்.

மத்திய அரசாங்க உதவிபெற்ற மற்ற ரஸ்தாக்களில் முக்கியமானவை: மத்தியப் பிரதேசத்திலுள்ள நிலக்கரி சுரங்கங்களை இணைக்கும் வகையில் 72.22லட்சம் ரூபாய் செலவில் போடப்படும். பிம்ப்ரி—சிங்குருவாலி ரஸ்தா திட்டத்தில் 50 சதவீதம் நிதி மத்தியஅரசாங்கம் கொடுக்கிறது. மீதி 50 சதவீதம் செலவை உத்திரப்பிரதேசம், மத்தியப்பிரதேசம் மாநில அரசாங்கங்கள் ஏற்றுக்கொள்கின்றன. மத்தியப் பிரதேசத்திலுள்ள பைலதில்லாவிலிருக்கும் இரும்புக் கனிஜங்கள் டெபாசிட்டுகளுடன் இணைப்பு ஏற்படும் வகையில் ஐக்தல்பூர்-டாண்டேவாடா— காமேலி ரஸ்தா போடப்படுகிறது. இதற்கு ஆகும் லெவு 67.78 லட்சம் ரூபாய். இதில் 50சதவீதம் மாணியமாகவும் 50சதவீதம் கடனுகவும் மத்திய அரசாங்கம் அளிக்கிறது மேலும் மைசூர் மாநிலத்தில் ஹுப்ளி—கார்வார் ரஸ்தா விஸ்தரிப்புக்கும் 42.71 லட்சம் ரூபாயை மானியமாகக் கொடுக்கிறது

## எல்லை ரஸ்தாக்கள்.

1960-ம் வருடம் மார்ச்சு மாதம் எல்லை ரஸ்தா அபிவிருத்தி போர்டின் முக்கிய திட்டம் உருவாகியது. அப்போது, ரோடங் வழியாக மணலியிலிருந்து லெஹ்—வரை நங்சல், பிலாஸ்

பூர், மண்டி வழியாக சண்டிகாரிலிருந்து மணலிவரையிலும் இணைக்கும் விதத்திலும்— 3டன் ரஸ்தா போடுவதையும் தன் திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்வது என்று அபிவிருத்தி போர்டு தீர்மானித்தது. ஆகவே, போட வேண்டிய ரஸ்தாவின் நீளம் 2500மைலிலிருந்து 5300மைலாக உயர்ந்தது. அபிவிருத்தி செய்யவேண்டிய ரஸ்தாவின்நீளம் 1500மைலிலிருந்து 2300மைலாக உயர்ந்தது. இவற்றில் 1963-ம் ஆண்டு இறுதிவரை, 1453மைல் நீளமுள்ள ரஸ்தா போடப்பட்டது. (இதில் 860மைல் நீள ரஸ்தா 3டன் வாகனங்கள் செல்வதற்கு ஏற்றபடி அகலத்தில் 20அடிகள் குறைக்கப்பட்டன.) 1500 மைல் நீளமுள்ள ரஸ்தாக்கள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டன. 600மைல் நீளமுள்ள ரஸ்தாக்களுக்கு மேற்பரப்பு மட்டும் போடப் பட்டன. இமாலயப் பகுதிகளில் பாறைகளை உடைத்து ரஸ்தா போடும் வேலைகள் துரிதமாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பதைக் கருதும்போது மேற்படி அபிவிருத்திகள் திருப்திகரமானவை என்றுதான் சொல்லவேண்டும்.

## ரஸ்தா போக்கு வரத்து

மூன்றுவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் ஆரம்பகாலத்திலேயே ரஸ்தாபோக்குவரத்தின் வளர்ச்சிக்குத் திட்டபூர்வமாக உதவி புரிதல் வேண்டும் என்ற நோக்குடன் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. 1951—ம் ஆண்டு மாநில கார்ப்பரேஷன் ஆக்டைத் திருத்தி அமைத்து, ரஸ்தாபோக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபடுபவர்களும் அத்திட்டத்தின் கீழ் நிதி உதவிபெற வசதி செய்யப்பட்டது. அத்துடன், நீண்டதூரப் போக்குவரத்து, மாநிலத்திற்குள் போக்குவரத்து ஆகியவைக்கு உள்-மாநில போக்குவரத்து கமிஷன் வசதிகள் செய்துதர நடவடிக்கை எத்டுதுக் கொண்டது.

மாநில ரஸ்த போக்குவரத்தை விரிவுபடுத்தும் வேலைகள் இடையில் சிறிது காலம் நாட்டின் அவசரநிலை காரணமாக தேசிய அபிவிருத்தி கவுன்ஸிலின் ஆலோசனைப்படி நிறுத்தி வைக்கப் பட்டிருந்தாலும் பின்னர் மீண்டும் ஆம்பமாகிவிட்டன.

அடுத்தபடியாக, வாகன உற்பத்தியைக் கவனிப்போம். நமது அரசாங்கத் திட்டப்படி 30,000 பிரயாணிகள் கார்களும், 60,000 வர்த்தகத்திற்குப் பயன்படும் வாகனங்களும், 10,000 ஜீப்களும் ஆக மொத்தம் ஒரு லட்சம் வாகனங்கள் தயாரிக்கப் படவேண்டும். இத்திட்டம் 1965-66ல் முடிவடைகிறது. அதற்குள் 89,000 வாகனங்களைத் தயாரித்துவிடலாம் என்று கணக்கிட்டிருக்கிருர்கள். இதில் வர்த்தகத்திற்குப் பயன்படும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 54,000 ஆகும். இஞ்சின்கள் உற்பத்தியை அதிகப்படுத்தத் திட்டமிட்டிருப்பதால், நான்கு ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் முதல் வருஷத்திலேயே மீதமுள்ள 6000வாகனங்களைத் தயாரித்து, 60,000 என்னும் திட்ட எண்ணிக்கையை எட்டிவிடலாம். மேலும் அந்நியச் செலவாணி நமக்குத் தொடர்ந்து அதிகமாகக் கிடைத்து வருவதால் 1665—66 இறுதிக்குள் மூன்ருவது திட்டம் 90சதவீதம் நிறைவேறிவிடும் என்று நம்பலாம்

## நான்காவது ஐந்தாண்டு திட்டம்

கடந்த பதினைந்து வருட காலத்தில், திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு, அவற்றினுல் நாடு முன்னேற்றமும் அபிவிருத்தியும் அடைந்து வந்திருக்கிறது. ஆனுல், அது பாராட்டக்கூடிய வகையில்தான் இருக்கிறதே தவிர, பிரமிக்கத் தக்க வகையில் இல்லை. முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் சிறப்பான முறையில் வகுக்கப்படாததால், அதை நல்ல திட்டம் என்று சொல்ல முடியவில்லை. இரண்டாவது திட்டம் சிறப்பாகத்தான் வகுக்கப் பட்டது. ஆனுல், 1957—58—ல் ஏற்பட்ட அந்நியச் செலாவணி நெருக்கடி காரணமாகவும், அதிகமான போக்குவரத்தால் ஏற்பட்ட நிலக்கரி பற்ருக்குறைக் காரணமாகவும் வருமானம், உற்பத்தி ஆகியவற்றின் உயர்வுக்கு முட்டுக் கட்டை விழுந்து விட்டது. மூன்ருவது திட்டம் இரண்டாவது திட்டத்தைக் காட்டிலும் சிறப்பான முறையிலும், பாராட்டும் வகையிலும் வகுக்கப்பட்டது. ஆனுல், இதுவரை செயல்பட்டுள்ள திட்டங்களையும் அதன் பலன்களையும் மதிப்பிட்டுப் பார்க்கும் பொழுது, நான்காவது

திட்டத்தின் ஆரம்ப காலமே அதிபயங்கரமானதாகவும், பின்னேக்குப் போக்கு உடையதாகவும் இருக்கும் என்று நினைக்கத் தோன்றுகிறது.

ரஸ்தா போக்கு வரத்தைப் பொறுத்த மட்டிலும் மூன்று ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களிலும் சரியான முறையில் பிரதானம் அளிக்கப்படவுமில்லை, தேவையான நிதியும் ஒதுக்கப்படவுமில்லை. ரஸ்தா போக்குவரத்தின் அவசியத்தையும் அதன் பயனையும் அரசாங்கம் பூரணமாக உணர்ந்து கொள்ளாததுதான் அதற்குக்காரணம் நாட்டில் இன்று மிதமிஞ்சியப் போக்கு வரத்து ஏற்பட்டுள்ளது. அவற்றில் ஒருபகுதி ரயில் மூலமாகச் சமாளிக்கப் படுகிறது, ஆனாலும், எஞ்சியிருப்பது பெரும்பகுதி. விமானப் போக்குவரத்தாலும் கப்பல் போக்குவரத்தாலும், சமாளிக்கவே இயலாது. எனவே இன்று போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க ரஸ்தா போக்குவரத்து இன்றியமையாதது. எனவே, கடந்த கால பற்றுக் குறைகளை நினைவில் வைத்து, நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரஸ்தாப்போக்குவரத்திற்கு ஒதுக்கப் பட்டுள்ள நிதியை அதிகப் படுத்தவேண்டும்

வெளி நாடுகளிலெல்லாம் போக்கு வரத்திற்கு ரஸ்தாவைத்தான் பெரும்பாலும் உபயோகிக்கிறார்கள். துரித காலப்போக்கு வரத்திற்கு ரயிலைவிட மோட்டார் வாகனமே சிறந்தது என்பது அவர்கள் கருத்து. ரஸ்தாப் போக்குவரத்தைச் சுலபமாகவும், துரிதமாகச் செயல் படவும் செய்கிறார்கள்.

ரஸ்தா போக்கு வரத்திற்கு பிரதானமளிப்பதில் இன்று முன்னணியில் நிற்பது அமெக்க நாடாகும். மோட்டார் தொழிலில் மட்டும் அங்கு 11.9 லட்சம் மக்கள் ஈடு பட்டுள்ளார்கள். பொருளாதாரச் சுருக்கம், அதிகப்படியான மனித உழைப்பு, வேலையில்லா திண்டாட்டம்— இவற்றை மனத்தில் இருத்தி சிந்தனை செய்து பார்த்தால், நமது நாட்டிற்கு ரஸ்தா போக்கு வரத்து எத்தனை அவசியமானது என்பது விளங்கும். எனவே, ரஸ்தா போக்கு வரத்திற்கு நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் பிரதான இடமளித்து, அதிக நிதி ஒதுக்கி, தேவைப்படும் வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் அதிகப்படியான போக்குவரத்தும் பிரச்னை வேலையில்லாத் திண்டாட்டம், தயங்க வைக்கும் முதலீடு, வீணாகும் மனிதஉழைப்பு இவற்றிற்கு வழி கண்டு பிடிப்பதுடன், நாட்டின் பொருளாதாரத் துறையிலும் நல்ல வளர்ச்சி காணலாம்.

★


# ஜீவா மோட்டார் ஒர்க்ஸ்,

**38, A. B. T ரோடு, பொள்ளாச்சி.**

வெல்டிங் டர்னிங், பாடிகட்டுதல் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட வேலைகள் அனைத்தும் ஏற்றுக்கொள்கிறோம்.

பஸ், லாரி, மற்றும் எல்லாவகையான வாகனங்களையும் சிறந்த முறையில் பழுது பார்த்துக்கொடுக்கிறோம்.

Prop : V. ராஜு

# குடந்தை லாரி போக்குவரத்து ஊழியர்கள் கனம் முதலமைச்சருக்கு சமர்ப்பித்துள்ள மகஜர்

அய்யா,

செக் போஸ்டுகளில் லாரிகளுக்கு ஏற்படும் தொல்லையையும், கால தாமதத்தையும் போக்குவதற்கு கீழ் கண்ட கோரிக்கைகளை தங்கள் மேலான கவனத்துக்குக் கொண்டுவருவதுடன் அதை அமுல் படுத்த வேணுமாய் பணிவுடன் வேண்டிக் கொள்கிறோம்.

**கோரிக்கைகள்:**

1. செக் போஸ்டில் ஏற்படும் கால தாமதத்தை உடனடியாகப் போக்கவேண்டும்.

2. டிரைவர்கள் செக்போஸ்டுகளில் செக் செய்யும் போதுள்ள அவகாசத்தில் ஓய்வெடுத்துக்கொள்ள முடியாமல் டிரைவர் தான் பில்களை கொண்டுவர வேண்டுமென்ற அதிகாரிகளின் நிர்பந்தம் உடனடியாக நிறுத்தப்பட வேண்டும்.

3. சரக்குகளுக்கு லோடிங் லிஸ்ட், டிரிப்ளிக்கேட் பில் அல்லது டெலிவரி நோட் கொடுக்கும் போது புக் எண்ட்ரியை ரத்து செய்து வீண் கால தாமதத்தை உடனடியாகப் போக்க வேண்டும்

4. லஞ்சம்கொடுக்காத காரணத்தாலோ வீண் தொல்லை கொடுக்கும் நோக்கத்தோடோ லாரிகளிலுள்ள சாமான்களை பரிசோதனைக்காக இறக்கி, ஏற்றும் செலவை செக் போஸ்ட் நிர்வாகம் ஏற்க வேண்டும்.

5. லாரிகளில் சாமான்களை இறக்கி ஏற்றி பரிசோதனை செய்யும் போது பில்படி சரியில்லாத சாமான்களுக்கு பெனல்டி வசூலிப்பதுபோல், சாமான்கள் சரியாக பில்படி இருந்தால் லாரி தாமதிக்கப் படுத்தப்பட்ட காலத்துக்கு மணிக்கு ரூ 5 விகிதம் வெயிட்டிங் சார்ஜ் செக் போஸ்ட் நிர்வாகத்தால் கொடுக்கப்பட வேண்டும்.

6. சென்னைக்குப்போகும் லாரியை ஒருவரும் சென்னையிலிருந்து வரும் லாரியை ஒருவ மாக தனித்தனியே செக் செய்ய ஏற்பாடு செய்து வீண் கால தாமதத்தை தவிர்த்து மார்க்கெட்டுக்கு உரிய காலத்தில் சாமான்கள் போக ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

7. செக்போஸ்டுக்காக போடப்பட்டுள்ள ரோடுகளை விசாலப்படுத்தி உடனடியாகப் பழுது பார்க்கவேண்டும்.

8. செக்போஸ்டில் பப்ளிக்கால் (போன்) வசதி வேண்டும்.

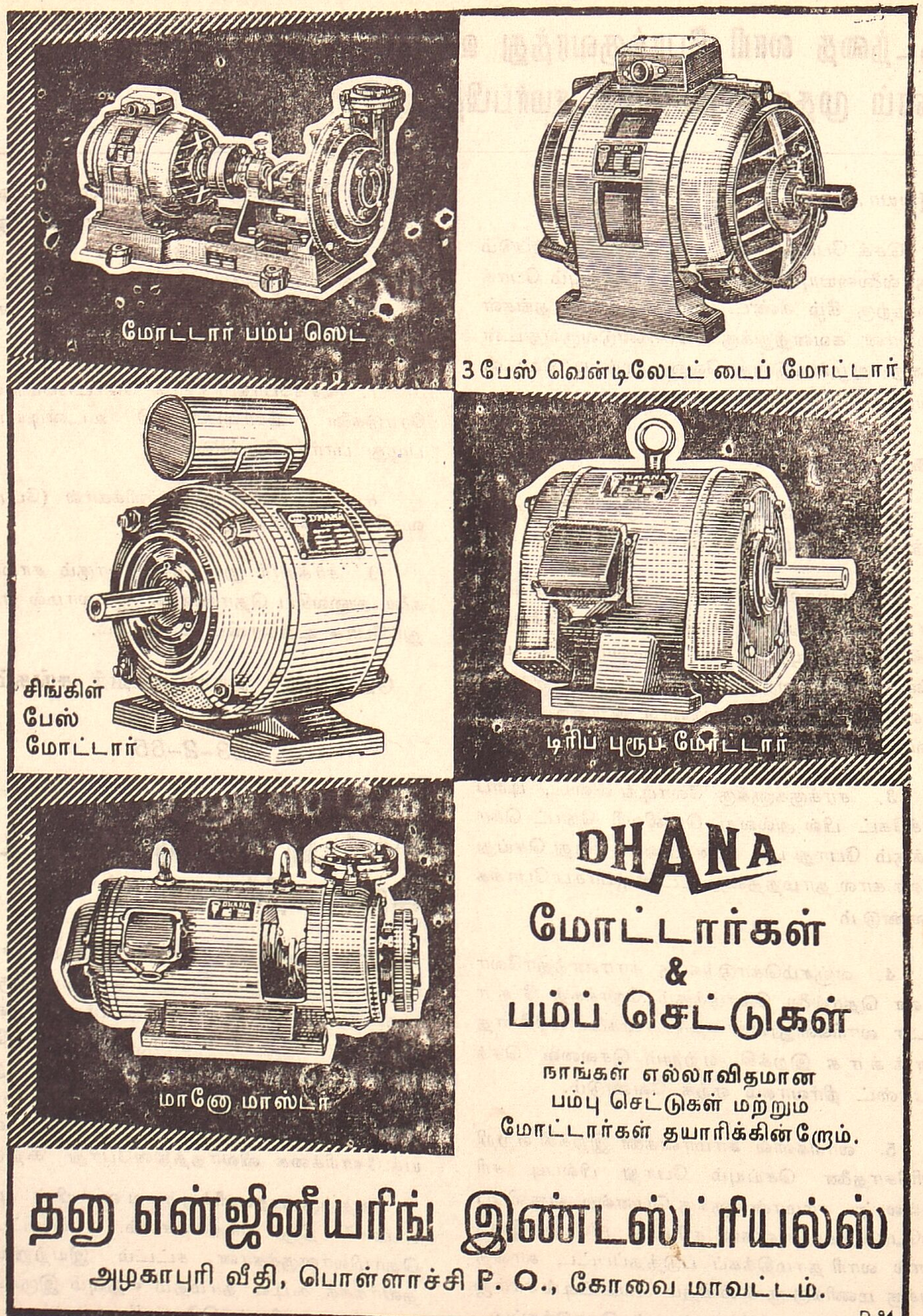
9. சர்க்கார் துறைக்கு போகும் சாமான்களை அனுவசிய தொல்லைகள் இல்லாமல் எடுத்துப்போக உத்திரவிட வேண்டும்.

**மோட்டார் தொழிலாளர் சங்கம்**
**கும்பகோணம்.**
13–2–65

# மோட்டார் தொழிலாளர் சட்டம் அமுலாவதில் தாமதம்

**மோ**ட்டார் தொழிலாளர் சட்டம் செய்து அமுல் நடத்துவதில் இன்னும் தாமதம் இருந்து வருவதாயும், மோட்டார் மன்னர்களைச் கண்டு அரசாங்கம் ஒரு சமயம் பயப்படுகிறதோ வென்று அஞ்சவேண்டியிருக்கிறது என்றும் தி. மு க. அங்கத்தினர் திரு. எஸ் மாதவன் அசெம்பிளியில் தொழிலாளர் இலாகா மான்யக் கோரிக்கை விவாதத்தின்போது கூறினர்.

அதற்கு பதலளிக்கும் வகையில் முதலமைச்சர் திரு. பக்தவத்சலம். '' மோட்டார் தொழிலாளருக்கான சட்டம் இயற்றுவதில் தவிர்க்கக் கூடிய தாமதம் எதுவும் இருக்காது என்று கூற விரும்புகிறேன் '' என்ருர்.





இந்த இதழ் கோயமுத்தூர் ஜெயில் ரோடு, 275-ஆம் எண் கட்டிடத்திலுள்ள மணி அச்சகத்தில் S. A. மணி என்பவரால் அச்சிடப்பெற்று பொள்ளாச்சி நேதாஜி ரோடு, 87-ம் எண்ணுள்ள கட்டிடத்திலிருந்து முல்லை தங்கராசன் என்பவரால் வெளியிடப்படுகிறது.

Editor & Publisher : MULLAI THANGARASAN.

தாய்க்குத்தான் குழந்தையின் அருமை தெரியும் !

தாய் தனது குழந்தையை அணைத்துச் செல்வது போல்

எங்கள் வாகனங்கள் உங்கள் பொருட்களை அணைத்துச் செல்கின்றன !

| கோவை | ABT | கோவை |
|---|---|---|
| சென்னை | | திருநெல்வேலி |

எங்கள் பம்பாய் பெங்களூர் சர்வீஸ்கள்

விரைவில் ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளன

# ஏ பி டி பார்சல் சர்வீஸ்

( Props: A. B. T. Private Ltd., )

225, 226, Dr. நஞ்சப்பா ரோடு, :: கோயமுத்தூர்-1.

தொலைபேசி: 3377 & 3637

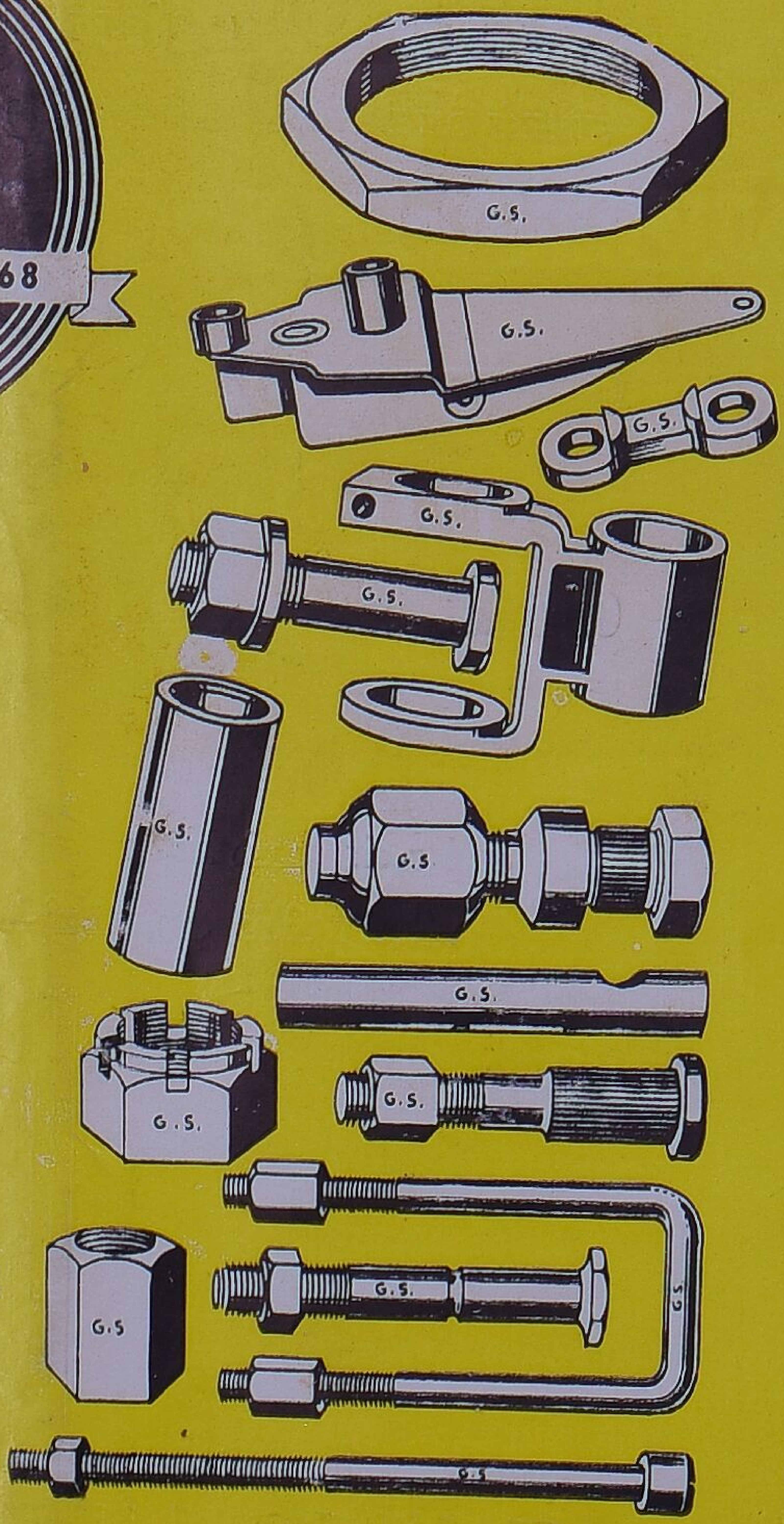
தந்தி: ஏபிடி

G.S.

REGD. T. M. NO. 165668

brings you a wide and brilliant dawn in the era of automobiles

world famous for quality & precision



GRAMS.........GURMUKH

PHONE..................2161

GURMUKH SINGH & SONS. (REGD.)

LUDHIANA-3. (INDIA).